

MOBILITES URBAINES A MONTREAL

DU RENOUVELLEMENT DE L'ACTION PUBLIQUE A LA PERENNITE DU REFERENTIEL TECHNICISTE

FLORENCE PAULHIAC

Cahier du LaSUR No 6
Rapport de recherche avril 2004
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit
ENAC - Médias & Communication
Mars 2005
Illustration de couverture : Florence Paulhiac

Table des matières

Introduction	p. 3
1. Différenciations socio-spatiales, mobilités urbaines et représentations collectives	p. 7
1.1 Morphologie urbaine et dynamiques spatiales	p. 7
<ul style="list-style-type: none"> • L'agglomération montréalaise : un territoire décentralisé mais relativement dense, une exception en Amérique du Nord • Utilisation du sol et répartition des fonctions urbaines : une métropole monocentrique • Structures socio-résidentielles du centre aux périphéries • Offre et structure des réseaux de transports à l'échelle métropolitaine 	<p>p. 7</p> <p>p. 10</p> <p>p. 13</p> <p>p. 16</p>
1.2 Mobilité urbaine quotidienne : état de lieux et évolution 1987-1998	p. 21
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de la mobilité individuelle motorisée • Déplacements journaliers : modes et motifs • Le Transport en Commun à Montréal : une des parts modales les plus élevées en Amérique du Nord 	<p>p. 21</p> <p>p. 22</p> <p>p. 23</p>
1.3 Mobilité urbaine résidentielle : stratégies des ménages et représentations collectives du milieu de vie et des transports	p. 27
<ul style="list-style-type: none"> • Facteurs de choix d'une résidence principale • Vivre en ville ou en banlieue à Montréal : avantages et inconvénients • Facteurs de satisfaction, d'attachement ou de changement de logement • Représentations collectives des transports urbains et de la mobilité quotidienne 	<p>p. 27</p> <p>p. 29</p> <p>p. 32</p> <p>p. 33</p>
2. Renouvellement de l'action collective et des politiques publiques de transports et d'aménagement	p. 36
2.1 Histoire du projet urbaine montréalais (1950-2004)	p. 36
<ul style="list-style-type: none"> • Le projet urbain moderniste • Le projet urbain de réappropriation • La troisième figure du projet urbain : La métropole solidaire durable ? 	<p>p. 38</p> <p>p. 40</p> <p>p. 42</p>
2.2 Innovations institutionnelles dans le domaine de la gouvernance locale et des transports	p. 44
<ul style="list-style-type: none"> • La réorganisation municipale et administrative : De nouvelles institutions urbaines et métropolitaines • Une innovation dans le domaine des transports : la création de l'Agence Métropolitaine des transports (AMT) 	<p>p. 44</p> <p>p. 46</p>
2.3 Les cinq enjeux de l'action publique en matière de mobilités urbaines	p. 47
<ul style="list-style-type: none"> • Le maintien des acquis en matière de transports publics : le premier défi montréalais • Les dynamiques démographiques : des forces d'inertie opposables au projet de restructuration du territoire métropolitain • La réduction de l'usage de l'automobile : pour une meilleure prise en compte de l'environnement • Comment envisager les questions d'accessibilité et d'équité sociale dans le champ de l'aménagement et des transports ? • L'enjeu financier ou comment penser l'avenir en termes de projets 	<p>p. 47</p> <p>p. 48</p> <p>p. 50</p> <p>p. 50</p> <p>p. 53</p>

3. Débat public et controverses autour de la relation ville-transport	p. 55
3.1 Contexte de production des débats publics et présentation du corpus de données	p. 56
3.2 Analyse de la formulation des enjeux	p. 58
• Deux enjeux complémentaires : réduire la mobilité automobile et accroître la mobilité en TC	p. 58
• Cinq raisons pour agir sur la mobilité quotidienne	p. 58
• Du projet de société au projet territorial	p. 60
• Qui dit quoi ?	p. 61
3.3 Analyse de la formulation des solutions et des stratégies d'action	p. 62
• Trois stratégies possibles : agir sur l'offre de transports, les déplacements et/ou la mobilité	p. 62
• Contre l'automobile, augmenter l'offre de transport collectif : le leitmotiv du débat public	p. 64
3.4 Réactualisation des référentiels de l'action publique ou pérennité du référentiel techniciste ?	p. 66
• La ville sans voiture et le développement durable	p. 66
• Miser sur les transports collectifs et leurs effets structurants : pérennité du référentiel techniciste	p. 66
• Les risques d'une pensée magique	p. 67
Conclusion	p. 69
Bibliographie	p. 70
Récentes publications du LASUR	p. 74

Introduction

Cette monographie sur la mobilité et l'action collective dans le champ des transports à Montréal est le résultat d'une mission exploratoire de recherche, menée dans la métropole québécoise en avril 2004. L'objectif de cette mission était double. Premièrement, il s'agissait de dresser un état de l'art sur les questions des transports, des mobilités et de l'aménagement, étudiées à partir du cas montréalais. Deuxièmement, cet état de l'art devait être complété par un état des lieux des politiques de transports et d'aménagement menées sur cette agglomération. De ces travaux et du panorama des politiques urbaines montréalaises, nous avons tiré une analyse de la construction de l'action publique dans les domaines des transports et de l'aménagement, en tentant de cerner les articulations pouvant exister entre ces deux champs d'action.

Cette étude s'inscrit dans un programme de recherche internationale et comparée sur les mobilités urbaines en Europe et en Amérique, initié et dirigé par le Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR), à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Notre analyse de la situation montréalaise alimente et illustre un des axes de ce programme concernant les conditions de production des politiques de transport et d'aménagement du territoire.

Conditions de production des politiques urbaines de transport et d'aménagement

Les politiques de transports ne sont pas considérées dans cette recherche comme de simples politiques sectorielles dont l'analyse relèverait principalement des approches socio-économiques des transports. Les politiques de transports sont considérées comme des politiques urbaines et un champ d'action collective alimentant les stratégies de développement des villes. Nous avons également posé comme principe que ces politiques sont en relation directe avec les politiques d'aménagement et d'urbanisme à l'œuvre dans les agglomérations. Ainsi, notre analyse met en exergue les conditions et les contraintes, passées et actuelles, de production des politiques urbaines en matière de transport et d'aménagement, dans le contexte de l'agglomération montréalaise.

Un examen de l'action publique locale menée cette dernière décennie, en Europe, dans le domaine des transports et de l'aménagement montre que celle-ci est généralement marquée par la volonté de réduire l'usage de l'automobile en ville. Dans cette optique, de multiples stratégies sont menées, allant de la gestion des accessibilités routières, à des investissements dans les lignes de transports publics en site propre, en passant par l'articulation entre les nouvelles formes d'urbanisation et l'offre de transports publics, entre autres. Dans certains cas, ces actions ont peu d'effet sur les usages alors que d'autres auront plus de succès. En fait, les politiques de transports sont aux prises avec un paradoxe majeur : d'une part, l'automobile est profondément ancrée dans les modes de vie occidentaux mais, d'autre part, la réduction des usages urbains de l'automobile est à l'agenda politique de très nombreuses agglomérations européennes. Quelques agglomérations urbaines semblent avoir réussi à résoudre cette équation : elles contiennent l'utilisation de l'automobile grâce à la combinaison de différentes formes de restriction d'usage de l'automobile (gestion du stationnement, péages, détournement du transit, ré-affectation de voiries au profit d'autres usages, etc.) et de politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire (urbanisme de proximité, formes urbaines de densités intermédiaires etc.) tout en préservant l'attrait de leurs centres urbains.

Mais ces expériences sont rares. On peut citer les exemples réussis de Ferrare, Karlsruhe ou encore ceux de Zurich, Bâle et Bern.

Dans ce contexte, l'étude du cas de Montréal révèle la complexité de la construction de l'action publique dans le secteur des mobilités urbaines quotidiennes et la persistance des paradoxes qui l'animent effectivement. En effet, Montréal est aux prises avec les mêmes types de problématiques que les villes d'Europe, et l'analyse des politiques urbaines qui y prennent place permet d'éclairer différents aspects de l'action publique que nous connaissons de ce côté de l'Atlantique.

Montréal : une ville atypique, des politiques paradoxales

Montréal présente des caractéristiques qui la distinguent des autres villes nord américaines et la rapprochent sensiblement des villes européennes. A ce titre, elle possède plusieurs atouts en termes de mobilité urbaine et de transports. Premièrement, elle présente un territoire urbain relativement dense et, dans lequel, le centre de l'agglomération joue encore un rôle majeur. Malgré l'étalement urbain des dernières décennies, Montréal reste une des agglomérations les plus denses d'Amérique du Nord. De plus, les emplois et les équipements commerciaux sont encore largement positionnés dans sa partie centrale. Ainsi, le centre ville de Montréal, premier pôle d'emplois de l'agglomération, regroupe 14% des emplois de la région. La ville présente également de nombreuses « qualités urbaines » en termes d'habitat, d'environnement et d'équipements. Certains auteurs affirment que Montréal posséderait déjà certaines caractéristiques des modèles de développement urbain issus des réflexions sur le « new urbanism » ou le « smart growth ». Deuxièmement, Montréal possède une des parts modales dédiées au transport en commun les plus élevées d'Amérique du Nord. Elle représente 14.8% des déplacements quotidiens tout mode et 17.4% des déplacements motorisés quotidiens. Ce sont des parts équivalentes aux situations françaises. Montréal se situe largement au-dessus de la moyenne des parts modales occupées par les transports en commun dans la plupart des villes Nord américaines. Seules New York et Toronto font mieux. Enfin, notons qu'il n'y a pas encore à Montréal d'état de crise lié à la pollution ou à la congestion du trafic automobile. Troisièmement, la population de Montréal est vieillissante et sa croissance est faible, ce qui n'est pas sans rappeler les dynamiques des populations européennes et notamment françaises. Les projections démographiques actuelles prévoient une croissance de la population montréalaise très faible, d'environ 400 000 personnes pour les vingt prochaines années. A titre comparatif, sur la même période, l'agglomération de Toronto verrait augmenter sa population de deux millions d'habitants.

Si Montréal souhaite préserver ses acquis en terme de densité urbaine, de part modale des transports en commun et de qualité de vie, elle doit désormais repenser le lien entre politiques d'aménagement du territoire et politiques de transports. Jusqu'à présent, ce lien était inexistant, les deux domaines étant relativement déconnectés l'un de l'autre. En effet, l'histoire contemporaine de l'action urbaine montréalaise ne fait pas apparaître d'articulation forte entre la définition des enjeux et des actions en matière d'urbanisme et de transport. Cependant, depuis le tournant des années 2000, cette question est au centre des préoccupations des pouvoirs publics des différents paliers gouvernementaux. En effet, ces derniers ont décidé d'accentuer leur action pour limiter l'usage de l'automobile et les dynamiques d'étalement urbain. L'accent est mis sur l'importance du contrôle de l'expansion urbaine et sur les moyens d'action liés aux transports collectifs. Cette période récente est celle des « grandes incantations » publiques en faveur d'une ville plus durable et de l'utilisation du transport en

commun. Plusieurs facteurs expliquent cette réorientation puissante de l'action publique : l'impératif de préserver l'héritage urbain et de répondre aux exigences d'un développement plus intelligent et modéré ; le développement récent d'une culture de la planification urbaine et territoriale stratégique depuis les années 1990 et, enfin, le nouveau cadre institutionnel et administratif municipal instauré depuis la fusion des municipalités en 2001. Cependant, si beaucoup de stratégies nouvelles sont débattues, les actions concrètes restent encore très limitées, nous allons le voir.

Les débats publics montréalais sur les transports en ville mobilisent deux grands thèmes ou impératifs. Le premier concerne la limitation de l'usage de la voiture dans la ville et notamment dans les secteurs les plus centraux de la ville, afin de préserver l'environnement urbain au sens large. En effet, la figure de la ville sans voiture, les arguments de la protection environnementale et du développement durable sont actuellement très présents dans les débats publics montréalais sur les transports, tout comme en Europe. Le second impératif porte sur les moyens à mettre en œuvre pour parvenir à limiter l'usage de la voiture. Deux moyens sont traditionnellement proposés. Il faut pouvoir maintenir les acquis de l'actuel réseau de Transport en commun, tout en développant une offre plus large de transport en commun dans les secteurs centraux de l'agglomération, par exemple avec l'implantation d'un tramway. Cependant, cette croyance dans les effets structurants des transports en commun est quelque peu utopique. La réduction de l'usage de la voiture n'est pas directement proportionnelle au développement de moyens de transports alternatifs.

Au-delà de ce qui apparaît comme nouveau dans la situation montréalaise, les références mobilisées dans les politiques de transports et d'aménagement ne sont qu'une réactualisation du référentiel ayant prévalu dans les années 1960, à savoir le référentiel techniciste. Ce référentiel s'appuie sur une croyance dans le pouvoir structurant des infrastructures et des réseaux de transport. De plus, cet impératif du transport collectif se heurte à un autre impératif très concret, celui du financement des projets. En effet, aujourd'hui, les pouvoirs publics ne possèdent pas les ressources nécessaires, ne serait-ce que pour entretenir et rénover l'ensemble du réseau existant. En effet, la structure financière du secteur des transports en commun est actuellement déficitaire. Dans ce contexte, il devient peu crédible de promouvoir de nouveaux projets de transport en commun en site propre. Selon nous, le renouvellement des référentiels des politiques urbaines montréalaises ne se fait qu'en apparence, depuis quelques années. L'opérationnalité des nouvelles références, normes et valeurs qui sous-tendent les débats publics et des orientations stratégiques de l'action publique est en fait très faible. Les nouveaux cadres d'action proposés par les acteurs publics ou évoqués dans les débats publics semblent très peu efficaces à long terme, du moins sans d'autre réforme en profondeur, notamment des stratégies et des moyens de l'action.

Approche pluridisciplinaire privilégiée

Le cas montréalais est analysé à travers deux prismes disciplinaires. Le premier prisme est issu de la sociologie urbaine et des travaux de G. Gurwich (1958). Le second est tiré de l'approche des référentiels des politiques publiques développée initialement par Muller et Jobert (1987).

Les travaux de Gurwich de 1958 mettent en avant le concept de paliers en profondeur pour analyser les dynamiques urbaines. Cette notion permet de subdiviser la réalité urbaine au moins en trois paliers. Ils sont étagés en fonction de leur matérialité. Le premier palier est

celui de la morphologie, qui comprend l'environnement construit et naturel, la population, les techniques. Ce palier est très concret et mesurable. Le second palier est celui des pratiques sociales générées par des organisations, des rôles, des normes etc. Elles vont de la mobilité à diverses pratiques domestiques, relatives au travail, à la politique, à la culture etc. Elles sont tout aussi concrètes que les aspects morphologiques mais beaucoup plus difficiles à mesurer. Le troisième palier est celui des représentations collectives : nous sommes ici dans le domaine des idées, des symboles, des identités. Ce dernier aspect est encore moins facile à repérer et mesurer. Le tableau ci-dessous synthétise cette approche en termes de paliers et la détaille pour tenter de l'appliquer au cas montréalais et au sujet qui nous préoccupe. Ces trois paliers peuvent être interrogés dans trois champs complémentaires : celui du politique, des différenciations spatiales et des différenciations sociales.

Les paliers de profondeur des dynamiques urbaines selon l'approche de Gurwich

	Morphologie	Pratiques	Représentations
Politiques	<ul style="list-style-type: none"> • Architecture institutionnelle • Appareil législatif 	<ul style="list-style-type: none"> • Jeux politiques et stratégies d'actions 	<ul style="list-style-type: none"> • Référentiel de l'action publique
Différenciations spatiales	<ul style="list-style-type: none"> • Occupation du sol • Offre de transports 	<ul style="list-style-type: none"> • Parcours résidentiel, accessibilité • Usages des transports 	<ul style="list-style-type: none"> • Représentation de la ville, urbanité, usages des transports
Différenciations sociales	<ul style="list-style-type: none"> • Ségrégation • Ethnicité 	<ul style="list-style-type: none"> • Inégalités de la mobilité • Dépendance automobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes perçus liés à la pratique de la ville et aux transports

Une fois ces premiers critères d'analyse précisés, nous empruntons également des éléments d'analyse à la théorie des référentiels pour interroger le cas montréalais et les conditions de production des politiques urbaines dans cette agglomération. Cette approche considère l'analyse des dimensions cognitives des politiques comme centrale pour la compréhension de l'action collective. Les référentiels sont un ensemble de cadres d'intelligibilité, produits par un nombre restreint d'acteurs, qui permet, d'une part, d'interpréter l'environnement dans lequel s'inscrit une politique publique et, d'autre part, d'élaborer un cadre symbolique, normatif et réglementaire pour orienter l'action et ce, en fonction de la position relative des acteurs et des enjeux du moment (Muller et Jobert, 1987). Cette seconde lecture porte essentiellement sur les politiques urbaines montréalaises produites depuis 50 ans. Ce qui nous préoccupe dans cette étude c'est bien l'évolution et la transformation des dimensions cognitive de l'action dans les domaines de l'aménagement et des transports.

Notre rapport est divisé en trois parties. La première partie définit les dynamiques territoriales de l'agglomération urbaine montréalaise de trois points de vue : la morphologie urbaine de l'agglomération, les pratiques de mobilités urbaines et les représentations collectives des milieux de vie et des transports portés par les habitants. La deuxième partie analyse, d'un point de vue historique, l'évolution des politiques urbaines montréalaises et décrit les différents référentiels ayant prévalu jusqu'à aujourd'hui. Enfin, la troisième partie propose une lecture critique du débat public le plus récent en matière de transports à Montréal, le débat sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, organisé par le gouvernement du Québec en 2001.

1. Différenciations socio-spatiales, mobilités urbaines et représentations collectives

L'objectif de cette partie est de présenter la structure et le fonctionnement de l'agglomération montréalaise de plusieurs points de vue. En croisant une analyse de la morphologie urbaine, une étude des réseaux de transports avec une analyse des pratiques de mobilité et des représentations collectives de ce territoire, nous tentons de comprendre les spécificités contemporaines de Montréal sous l'angle de la relation des transports au territoire.

Montréal est une ville nord-américaine particulière du point de vue de sa forme et des dynamiques de développement urbain qui sont à l'œuvre depuis 50 ans. Son modèle de développement la rapproche plus des contextes urbains européens que nord-américains. En effet, l'étalement urbain des dernières décennies n'a pas engendré une croissance extensive aussi forte que dans la plupart des autres villes de ce continent, comme nous allons le montrer ci-dessous. Une des caractéristiques remarquables et un des atouts majeurs de l'agglomération montréalaise, si l'on s'intéresse aux questions des politiques urbaines contemporaines, réside certainement dans des densités résidentielles relativement fortes sur l'ensemble de son territoire et dans la part modale toujours importante des transports en commun. En revanche, du point de vue de la stratégie résidentielle des ménages et de la culture urbaine, les Montréalais semblent suivre une logique bien connue de spécialistes des mobilités résidentielles dans les agglomérations nord-américaines. Montréal est vécue et perçue par ses habitants comme une véritable ville nord-américaine.

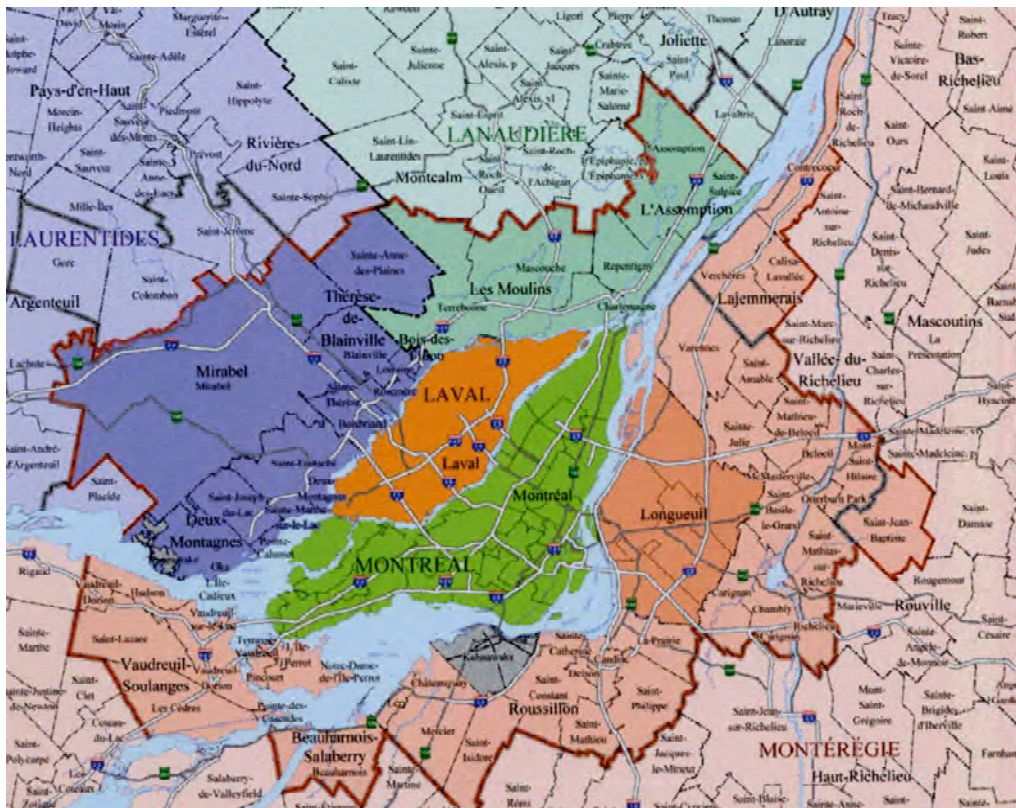
Afin de souligner ces particularités et paradoxes, nous menons trois lectures successives de la morphologie socio-spatiale de l'agglomération montréalaise. Premièrement, nous décrivons la morphologie urbaine de l'agglomération : sa structure, l'occupation du sol et l'offre de réseaux de transports. Deuxièmement, nous analysons les pratiques de mobilités urbaines quotidiennes, troisièmement les mobilités résidentielles et les représentations collectives des milieux de vie de cette agglomération.

1.1 Morphologie urbaine et dynamiques spatiales

- **L'agglomération montréalaise : un territoire décentralisé mais relativement dense, une exception en Amérique du Nord**

La région métropolitaine de Montréal (RMM) couvre actuellement un territoire de 3900Km² découpé en 64 municipalités. Une des particularités géographiques de cette ville est son insularité. Deux grandes îles composent, en effet, le cœur de cette agglomération, sise sur le Saint-Laurent et ses affluents : l'île de Montréal et l'île de Laval (se référer à la carte ci-après).

Territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal



Source : CMM, 2004.

Dans un premier temps, si l'on observe l'évolution de la forme urbaine de la région métropolitaine depuis 50 ans, il apparaît, a priori, que Montréal est une métropole nord-américaine aux dynamiques « classiques ». Elle a subi des transformations territoriales bien connues aujourd'hui des urbanistes et des aménageurs nord-américains. L'étalement urbain montréalais des dernières décennies présente des caractéristiques tout à fait communes aux grandes villes des Etats-Unis, et aux villes européennes également. Cependant, l'agglomération montréalaise présente une morphologie urbaine beaucoup plus proche de grandes villes européennes et se démarque ainsi de son propre contexte continental. Cette particularité concerne les dynamiques de décentralisation des activités et des personnes, les densités urbaines et la structure générale de l'agglomération. Moins déconcentrée, plus dense, plus monocentrique que ces consœurs américaines, l'agglomération montréalaise présente en fait un contexte urbain relativement atypique en Amérique du Nord. Ces caractéristiques peuvent être considérées comme des atouts pour mener à bien certaines politiques urbaines.

Depuis l'après-guerre, le développement de l'agglomération s'est fait « en tache d'huile », sous l'impulsion de dynamiques de déconcentration ou de décentralisation des populations et des activités, du centre de l'agglomération vers ses périphéries. Ce processus est repérable dans l'ensemble des agglomérations européennes et nord-américaines. Une première série de conséquences de l'étalement urbain concerne la perte de population et d'emplois en centre de l'agglomération et l'apparition de nouvelles zones urbanisées en périphérie. Une autre série de conséquences de l'étalement urbain concerne la diminution des densités résidentielles et la

transformation de la typologie résidentielle. D'un point de vue général, plus on s'éloigne du centre de l'agglomération, plus les densités résidentielles et de population diminuent. Les plus fortes densités se retrouvent en effet au centre de l'Ile de Montréal alors que les plus faibles sont dans les couronnes nord et sud de l'agglomération, soit les secteurs urbanisés le plus récemment. Des évolutions semblables ont eu lieu à Toronto, Vancouver, New York, Los Angeles ou San Francisco pour ne citer que quelques symboles nord-américains de ces transformations contemporaines.

Cependant, Montréal se distingue des tendances moyennes nord américaines en restant souvent en deçà de l'ampleur des phénomènes généralement constatés dans la plupart des villes du continent. En effet, les densités résidentielles et de population sont encore relativement élevées par rapport aux moyennes continentales et canadiennes. Montréal, malgré ces processus nets de déconcentration des populations et des activités, reste une des agglomérations les plus denses d'Amérique du Nord, comme l'indique le tableau suivant (Fischler, 2002). Certains auteurs constatent, qui plus est, que les densités de certains secteurs de l'agglomération dépassent les densités recommandées par les approches en terme de *new urbanism* et de *T.O.D.* (Lewis *et alii*, 2002).

Tableau 1 - Superficies, populations, densités brutes des populations de diverses régions métropolitaines d'Amérique du Nord, 1996.

	Superficie (Km2)	Population (estimée)	Densité (Pop/Km2)		Superficie (Km2)	Population (estimée)	Densité (Pop/Km2)
Montréal	4024	3 326 510	827	Boston	5 229	3 263 060	624
Toronto	5868	4 263 757	727	Atlanta	15 886	3 541 230	223
Vancouver	2821	1 831 665	649	Portland	13 023	1 758 937	135

Source : Champagne, E., Collin, J.-P. *et alii* : Comparaison du profil institutionnel des régions métropolitaines comparables à Montréal, au Canada et aux Etats-Unis (Montréal, INRS-Urbanisation, 2000).

Le poids de la ville centre (Montréal) est encore de 52.1% (donnée du recensement 2001) de la population totale de l'agglomération. Cette proportion est très élevée, supérieure au poids des villes-centres européennes. En France par exemple, ce poids varie de 20 à 30% selon les villes.

Tableau 2 - Poids relatif des villes centres dans les agglomérations françaises

	1954	1975	1990
Paris	44	427	23
Lyon	73	39	33
Bordeaux	62	62	30

Source : Fabriès-Verfaillie, Stragiotti, Jouve, 2000

La déconcentration des emplois montréalais a également été relativement plus lente que celle de la population et que la moyenne générale nord-américaine (Lewis *et alii*, 2002). Les emplois et les équipements commerciaux sont encore largement positionnés en partie centrale de l'agglomération. Généralement, les études sur la localisation des emplois dans les villes nord-américaines avancent la répartition spatiale des emplois urbains suivante : 2/3 des emplois sont en périphérie et 1/3 en centre de l'agglomération. Au dire d'experts, la situation montréalaise n'aurait pas encore atteint ces proportions (Fischler, 2004 ; Ewing, 2004 ; Lewis, 2004). Le fameux « déclin du centre ville » n'aurait donc pas eu lieu (Polèse et Chapain, 2000). Ainsi, la majorité des pôles d'emplois recensés se localisent sur l'Ile de Montréal (12 sur 17 au total).

Sur l'Ile de Montréal, l'ensemble des secteurs économiques représente environ 106 Km², soit 21% de la superficie de l'Ile. Ces secteurs regroupent environ un million d'emplois, sur les 1.46 millions de la région métropolitaine, recensés en 1996, dont la moitié est répartie au sein de quatre pôles majeurs. Le premier pôle est le centre ville de Montréal qui regroupe 14% des emplois de la région, ce qui en fait toujours le premier pôle d'emplois de la région (250 000 emplois). Trois autres pôles sont localisés sur l'Ile de Montréal. Le premier pôle se situe à l'ouest de l'Ile, sur Ville Saint Laurent/Dorval, et regroupe 11% des emplois (160 000 emplois). Ce pôle est le premier de la région pour les activités manufacturières et le premier du Québec pour le manufacturier de haute technologie. Le second pôle est à l'est de l'Ile et regroupe 66000 emplois dans des secteurs manufacturiers divers (alimentaire, boisson, habillement, textile). Le troisième pôle est au centre/nord de l'Ile et regroupe 40 000 emplois dans le commerce et le manufacturier. Les pôles d'emplois en dehors de l'Ile de Montréal regroupent seulement 6.8 % de l'emploi total (ils sont essentiellement sur la rive nord et la rive sud et en couronne nord).

- **Utilisation du sol et répartition des fonctions urbaines : une métropole monocentrique**

La métropole montréalaise est décrite généralement comme une métropole plutôt monocentrique (ou comme « polycentrique organisée autour d'un pôle principal ») dont l'organisation générale s'appuie sur des corridors de développement disposés plus ou moins en étoile, dont les branches se croisent ou convergent vers le centre de l'agglomération (Fischler, 2002, p.1). Selon Fischler, le centre de gravité de l'agglomération a ainsi très peu évolué depuis 50 ans (p. 70). Le centre de l'agglomération se présente comme un pôle d'activités et d'animation important, tant au niveau régional qu'international. Il concentre les activités économiques supérieures ainsi que des fonctions majeures tels que les universités, les administrations gouvernementales et régionales, les équipements culturels d'envergure, une gamme variée d'équipements commerciaux, etc.

La métropole montréalaise présente également des « qualités urbaines » que d'autres agglomérations aimeraient développer ou acquérir en termes de densités, de qualité de vie, d'environnement naturel, d'équipements et de niveaux de services publics (Lewis *et alii*, 2002). Le centre de l'agglomération est doté d'un très bon niveau d'équipements et d'espaces publics de qualité. Citons par exemple le réseau de places, de parcs et de jardins qui « irriguent » le centre (Laperrière et Paulhiac, 1998). Cette structure est donc relativement proche des structures urbaines européennes. S'appuyant sur ces constats positifs, certains auteurs affirment également que Montréal posséderait déjà des caractéristiques des « nouveaux » modèles de développement urbain tels que ceux développés par les tenants du *new urbanisme* ou du *smart growth* (Ex. les niveaux de densité de certaines zones). A ce titre, ils évoquent même l'existence d'un possible « modèle montréalais » (Lewis *et alii*, 2002).

Cependant, le développement suburbain des cinquante dernières années a également généré un processus de ségrégation des fonctions urbaines dans l'aire métropolitaine. Ainsi, en schématisant un peu la structure spatiale de l'agglomération et la répartition des fonctions urbaines, on peut distinguer le cœur de l'agglomération de ses banlieues récentes. En effet, on est en présence de deux types d'espaces urbains distincts. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que cette distinction masque une certaine diversité entre les espaces urbains et notamment entre les espaces de banlieues eux-mêmes. De plus, la réalité urbaine ne se réduit pas à une opposition simple et caricaturale entre un espace central traditionnel et mixte du point de vue

fonctionnel et un espace de banlieue qui serait uniquement résidentiel (Fischler, 2002). Cette distinction nous permet, en revanche, de mieux comprendre les types de milieux urbains existants et les différents modes de vie au sein des banlieues et des quartiers plus centraux de l'agglomération.

Le centre de l'agglomération, qui correspond ici à l'Ile de Montréal, est un milieu dense, très construit, constitué d'une trame urbaine relativement continue, animé de multiples fonctions urbaines et présentant une diversité architecturale importante. Ce cœur est bien entendu né de la partie la plus ancienne de la ville. Nous avons évoqué précédemment le pôle d'emploi important que représente le centre de l'agglomération. A l'opposé, les périphéries, plus récentes, sont généralement constituées de zones d'habitat et de zones commerciales ou d'activités, clairement séparées dans l'espace, et dont le développement s'est fait à partir d'infrastructures autoroutières et routières, récentes et d'envergure. Les zones d'habitat de ces banlieues contemporaines répondent à une logique de lotissement résidentiel, constitué de pavillons ou de bungalow individuels, à la trame urbaine plus disparate et discontinue. Bien entendu, certaines zones péri-centrales présentent ponctuellement des caractères proches de ceux de la ville centre. Ce sont généralement des zones intermédiaires entre le centre et les banlieues.

Le développement des zones suburbaines a été favorisé par trois facteurs : premièrement, un coût plus faible du foncier en périphérie, qui a rendu ces secteurs attractifs pour les ménages et les activités économiques ; deuxièmement, le développement d'infrastructures autoroutières et routières vers les périphéries ; troisièmement, les politiques municipales de développement économique local (Fischler, 2002). Les décentralisations résidentielles puis économiques ont entraîné une forte consommation de l'espace, extensive, d'où une chute des densités brutes dans les secteurs périphériques de l'agglomération. Les deux tableaux présentés ci-après distinguent plus finement les évolutions dans le temps de la répartition des fonctions urbaines et de l'utilisation du sol.

Tableau 3 - Parts respectives des usages dans les différents secteurs des RMRM¹, 1971-2001

		1971	2001	Changement 1971-2001
		Part de l'usage Dans le secteur (%)	Part de l'usage Dans le secteur (%)	Part de l'usage (point de %)
Rive-Nord	Résidentiel	65.4	43.4	-22.0
	Commerce	6.1	6.9	0.8
	Industrie	5.1	14.6	9.5
	Autre	23.4	35.0	11.7
	Total	100.0	100.0	
Laval	Résidentiel	49.7	61.0	11.3
	Commerce	5.0	9.2	4.2
	Industrie	3.5	12.0	8.6
	Autre	41.9	17.7	-24.1
	Total	100.0	100.0	
Montréal	Résidentiel	47.1	45.0	-2.1
	Commerce	7.2	7.6	0.4
	Industrie	17.0	15.2	-1.7
	Autre	28.8	32.2	3.4
	Total	100.0	100.0	
Rive-Sud	Résidentiel	61.0	39.7	-21.3
	Commerce	6.3	7.8	1.5
	Industrie	6.9	9.1	2.2
	Autre	25.9	43.4	17.6
	Total	100.0	100.0	

Source : Fischler, 2002, p.92

Ce tableau souligne des évolutions intéressantes du point de vue des parts (en superficie occupée) des différents secteurs, du résidentiel à l'économique. La catégorie "autre" pouvant regrouper par exemple les espaces publics et les espaces de circulation.

Jusqu'au début des années 1970, les superficies dédiées au secteur résidentiel étaient plus que largement majoritaires dans les zones périphériques de l'agglomération montréalaise. Environ deux tiers des superficies étaient dédiés au résidentiel. Dans le secteur central de l'agglomération (Montréal), cette proportion atteignait seulement 47%. Cependant, depuis 30 ans, la part relative du résidentiel a beaucoup chuté dans les zones de banlieues (Rive-nord et Rive-sud), au profit des superficies commerciales et surtout industrielles. Les superficies « Autre » ont également augmenté dans ces secteurs, ce qui peut être considéré comme un corollaire direct des premières évolutions. On peut faire l'hypothèse que ce sont les infrastructures de communication qui se sont développées en même temps que l'urbanisation, commerciale, industrielle, mais aussi résidentielle, se poursuivait en périphérie.

Les processus de décentralisation les plus récents sont dus à l'implantation d'activités économiques en périphérie, essentiellement industrielles (d'où une diminution de la part du résidentiel dans ces secteurs et en contrepartie l'augmentation des parts du commerce et de l'industrie). A Montréal, les variations sont relativement faibles sur la même période. Le cœur de l'agglomération est moins « malléable » et présente moins d'opportunités foncières et de possibilités de changements d'affectation des sols qu'en périphéries.

¹ RMRM : région métropolitaine de recensement de Montréal

Tableau 4 - Densité des usages principaux dans les différents secteurs de la RMRM, 1971-2001

		1971	2001
		Densité (ha/1000pers)	Densité (ha/1000pers)
Rive-Nord	Résidentiel	13.6	24.4 (*1.7)
	Commerce	1.3	3.9 (*3)
	Industrie	1.1	8.2 (7.8)
Laval	Résidentiel	19.8	20.5
	Commerce	2.0	3.1
	Industrie	1.4	4.0
Montréal	Résidentiel	8.0	10.5
	Commerce	1.2	1.8
	Industrie	2.9	3.5
Rive-Sud	Résidentiel	10.1	26.7 (*2.7)
	Commerce	1.0	5.2 (*5)
	Industrie	1.1	6.1 (*6)

Remarque : Plus le chiffre de l'intensité est élevé, plus l'activité occupe d'espace en terme de superficie.

Source : Fischler, 2002, p.93

Les décentralisations commerciales et industrielles vers la périphérie s'accompagnent d'une augmentation des consommations d'espace par ces activités (notamment dans les couronnes nord et sud) et, par conséquent, d'une chute des densités. Les chiffres pour la rive nord et la rive sud l'indiquent clairement (multiplication par 5 voire 7.8 des surfaces utilisées) ; le phénomène est moins marqué, bien entendu, pour les secteurs centraux de l'agglomération (où il y a de toute façon beaucoup moins d'espace disponible).

Le développement urbain est de plus en plus extensif (et non intensif) en périphérie de l'agglomération (toujours plus loin du centre), que ce soit sous l'impulsion des résidences ou des activités économiques. Le processus est «dévoreur» d'espace (très remarquable pour les industries). L'urbanisation résidentielle se fait sous forme de lotissements de maisons individuelles avec jardins. Pour les activités économiques, l'urbanisation prend la forme de grands espaces de circulation, de livraison, de stationnements et d'entrepôts ou de commerces. Il faut ajouter à cela l'espace pris par le grand gabarit des infrastructures routières et autoroutières.

A partir de cette présentation un peu schématique, intéressons-nous à la structure sociale et résidentielle de ces espaces centraux et périurbains de l'agglomération montréalaise.

- **Structures socio-résidentielles du centre aux périphéries**

Dans cette partie, nous souhaitons présenter plus précisément des données sur le type d'occupation résidentielle des divers secteurs de l'agglomération. Abordons la question du poids démographique et des caractéristiques de la population montréalaise, selon les secteurs géographiques que nous avons étudiés dans la partie précédente.

Tableau 5 - Données démographiques et socio-économiques, RMRM, 1996-2001

	Rive-Sud	Montréal	Laval	Rive-Nord	RMRM
Population 2001	778 590	1 187 180	352 241	542 035	3 489 965
Part relative dans la RMR 2001	22.3%	52.1%	10.1%	15.5%	100.0%
Part des ménages avec enfants 1996	52.1%	36.4	49.3	55.3	43.2
Part des personnes seules 96	20.4	36.1	21.8	17.7	29.3
Part de la population de – de 24 ans	32.6	28.2	30.6	35.2	30.5
Part de pop de plus de 65 ans	9.9	15.2	13.1	7.7	12.7
Taux de propriété 1996	67.1	27.1 (ville) 45.2 (reste)	64.9	70.8	48.5

Source : Fischler, 2002, p. 85

Ce premier tableau confirme, tout d'abord, certains constats dressés précédemment : l'Île de Montréal concentre la part de la population de la région métropolitaine la plus importante (52.1%) ; les Rive-Nord et Rive-Sud regroupent, quant à elles, 37.8% de la population de cette même région.

Du point de vue de la structure des ménages, il apparaît que ces périphéries accueillent majoritairement des ménages avec enfants et une population jeune (plus du tiers de leur population à moins de 24 ans). La banlieue est l'espace des ménages familiaux avec enfants à la différence du centre de l'agglomération. La population de l'Île de Montréal est une population plus âgée que la moyenne, pour laquelle la part des ménages avec enfants est la plus faible de la région métropolitaine de recensement. C'est également dans ce secteur que l'on retrouve la plus forte proportion de personnes seules. Cependant, ce chiffre est bien plus bas, en apparence, que celui équivalent pour Paris intra muros, où la proportion atteint environ 50% des ménages. En fait, le chiffre montréalais correspond à l'ensemble de l'Île de Montréal et non au centre de l'agglomération. Si l'on considère uniquement la partie la plus centrale de l'île, soit l'arrondissement Ville-Marie, cette proportion atteint sensiblement le même niveau qu'à Paris avec 54%.

Cette répartition des ménages sur l'agglomération montréalaise correspond aux aspirations des différents ménages et notamment de ceux avec enfants, qui souhaitent plus d'espace, un jardin pour leurs familles et qui partent, en conséquence, vers la banlieue. Ils recherchent un mode d'habiter plus adapté à la taille et aux aspirations de leur ménage. Enfin, les taux de propriété indiquent clairement que les populations des banlieues sont majoritairement propriétaires de leur domicile. Ce taux est d'ailleurs très élevé. Dans le cas montréalais, on note également le faible taux de propriétaires dans le centre de l'agglomération où le système de la location domine.

Un deuxième tableau complète ces données sur les taux de propriété, en indiquant l'évolution des taux de propriété de ces secteurs entre 1976 et 1996.

Tableau 6 - Taux de propriété résidentielle dans la RMRM, 1996

	Rive-Sud	Montréal	Laval	Rive-Nord	RMRM
1976	63%	20.2% (ville) 39.3 (reste île)	64.2	68.1	38.7
1996	67.1%	27.1 (ville) 45.2 (reste île)	64.9	70.8	48.5
Part en point	+ 4.1	+ 6.9 (ville) + 5.9 (reste île)	+ 0.7	+2.7	+ 9.8

Source : Fischler, 2002, p. 89

D'un point de vue général, il y a une plus forte proportion de propriétaires en banlieue qu'au centre de l'agglomération, quelle que soit la période considérée. Plus de deux tiers des ménages résidant en banlieue ont fait l'acquisition de leur logement. En revanche, sur l'île de Montréal, les taux de propriété sont nettement plus bas. En distinguant, en revanche, l'ancienne ville de Montréal du reste de l'île, les différences sont très marquées. Le taux de propriété tombe à seulement 20 à 27% pour l'ancienne ville de Montréal et atteint 40 à 45% pour le reste de l'île. Les taux plus élevés sur le reste de l'île s'expliquent par le fait que certains secteurs sont en fait les plus anciennes banlieues. Ce tableau indique également que les taux de propriété ont augmenté partout, sur cette période, et que les progressions les plus fortes sont à signaler pour les secteurs centraux de l'agglomération (mais qui portaient de loin) ; sur ces 20 ans en revanche, les taux de propriété des zones périphériques ont peu progressé. Ces zones ont surtout accueilli du logement locatif (Fischler, 2002, p.89).

Voyons maintenant quel type de logement les Montréalais adoptent, en fonction des secteurs de résidence.

Tableau 7 - Répartition des divers types de logement par secteur de la RMRM, 1996

	Unifamiliales détachées	Bifamiliales En rangée	Appartements	autres	Total
Rive-Nord	64%	12.5	22.4	1.2	100.0
Laval	48%	15.8	35.6	0.6	100.0
Montréal	12.1%	11.3	75.9	0.6	100.0
Rive-Sud	55.3%	13.3	30.6	0.9	100.0
RMRM	30.8%	12.3	56.1	0.7	100.0

Source : Fischler, 2002, p.88

Cette typologie des logements indique que l'appartement est le mode le plus répandu de logement dans cette agglomération (56.1% des modes de logement) ; cependant, il est plus que dominant sur l'île de Montréal, au centre de l'agglomération (75,9% des modes de logement) ; il est en revanche très peu représenté rive nord (22.4%). A l'opposé, la maison unifamiliale détachée représente le mode privilégié de la banlieue (64% sur la rive nord et 55.3% sur la rive sud). Cette description correspond aux deux modèles « classiques », voire caricaturaux de l'habitat de l'agglomération nord-américaine : le modèle pavillonnaire en banlieues, constitué de lotissements en maisons individuelles, pour les familles, et le modèle compact, plus dense d'immeubles et d'appartements, au centre de l'agglomération, pour les

ménages plus réduits. Quand des ménages décident de s'installer en banlieue, c'est généralement pour y trouver suffisamment d'espace pour la famille (dans le logement et autour), en optant pour une maison individuelle dont ils sont généralement propriétaires.

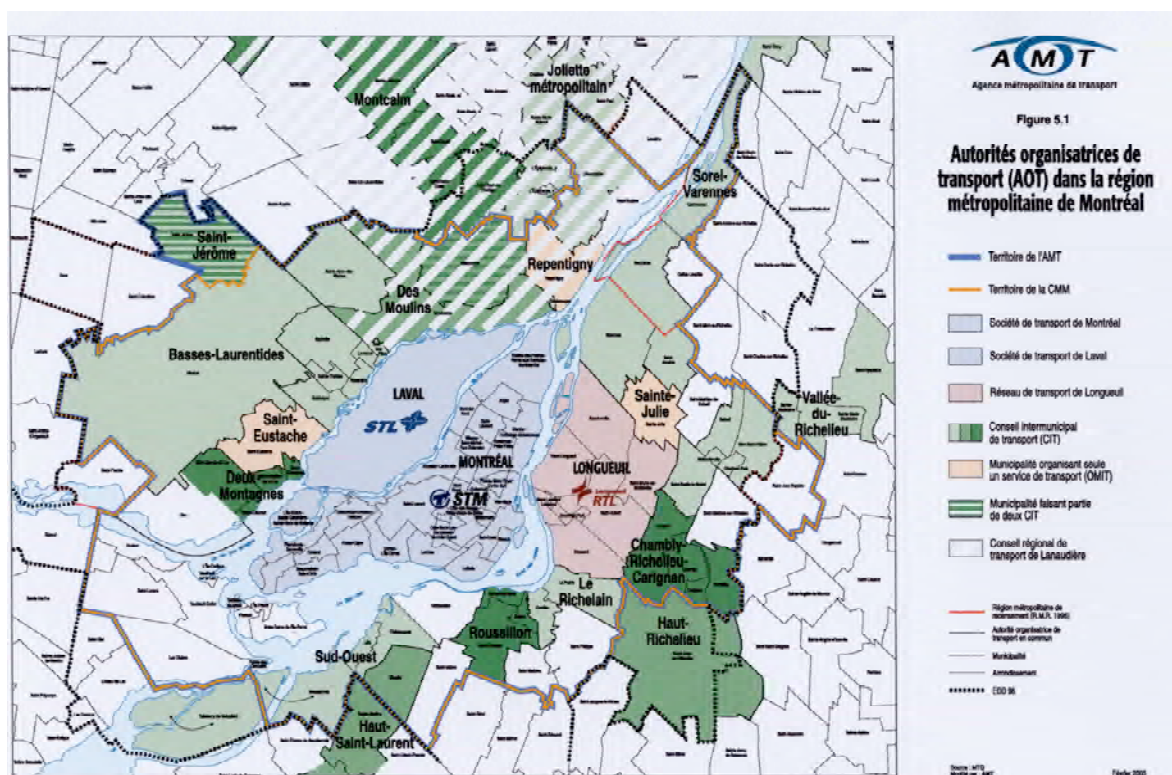
Ces choix privés, largement accompagnés et facilités par des politiques publiques, ont donc créé des espaces urbains fortement différenciés, au moins du point de vue morphologique, socio-démographique et culturel. Intéressons-nous maintenant à l'offre de transports et à la structure des réseaux de communication sur l'agglomération.

• Offre et structure des réseaux de transports à l'échelle métropolitaine

Il existe différentes formes « d'irrigation » du territoire par les transports terrestres, à l'échelle de l'agglomération montréalaise : par les réseaux de transports collectifs (trains de banlieues, métro, réseaux d'autobus), d'une part, et par les réseaux routiers et autoroutiers, d'autre part. Une description rapide de ces réseaux est un premier élément nécessaire pour comprendre le lien existant entre morphologie urbaine et transport sur l'agglomération.

Avant d'entrer dans le détail des réseaux de Transport Collectif (TC), évoquons en guise d'introduction deux caractéristiques des modes de transport collectif à Montréal. Premièrement, le réseau formé par l'ensemble des transports collectifs de l'agglomération a tendance à converger vers le centre de l'agglomération, desservant ainsi le pôle majeur d'activités du territoire urbain. Deuxièmement, le réseau de TC est relativement développé mais également perçu par les citoyens, comme relativement performant, ce qui explique certainement sa part modale encore élevée dans les mobilités quotidiennes, comme nous le verrons dans la partie suivante (Lewis *et alii*, 2002).

Les réseaux de transports collectifs sont gérés par quelque 19 Autorités Organisatrices de Transports (AOT). La carte suivante indique les territoires d'intervention de ces AOT (AMT, 2003).

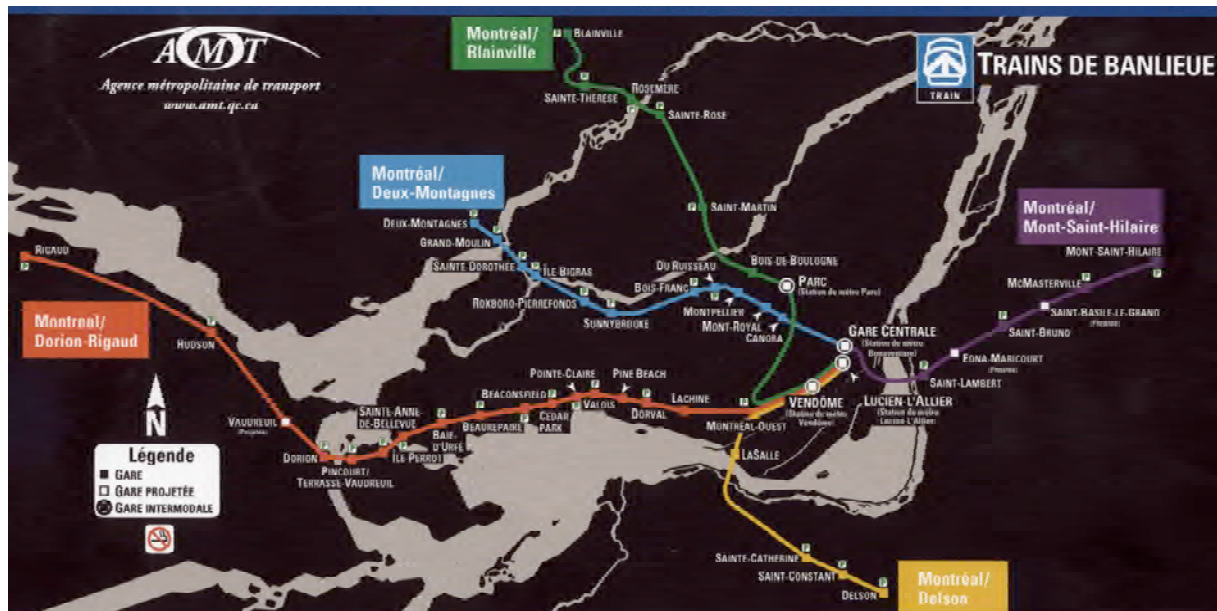


Parmi ces AOT, on dénombre trois organismes publics de transports (OPT) dont :

- la Société de Transport de Montréal (STM) ;
- la Société de Transport de Laval (STL)
- et le Réseau de Transport de Longueuil (RTL).

Les AOT se présentent également sous la forme de 11 Conseils Inter-municipaux de Transport (CIT), 4 Organismes Municipaux ou Inter-municipaux de Transports (OMIT) et de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) que nous découvrirons plus en détail plus tard. L'AMT gère quant à elle les trains de banlieues et les express régionaux (autobus). De fait, elle est donc l'AOT desservant la plus grande population et le plus grand territoire. En revanche, c'est la Société de Transports de Montréal (STM) qui est la plus importante, suivi par le RTL et la STL. Un commentaire s'impose. La multiplication des AOT laisse présumer un trop grand éclatement des structures en charge des TC et, par conséquent, un risque d'incohérence des politiques de gestion des TC au niveau de l'agglomération.

Le réseau des trains de banlieues est le plus ancien réseau de transport collectif encore en activité, puisqu'il a été créé au 19^{ème} siècle. Durant les années 1980 et 1990, ses lignes ont fait l'objet d'importantes rénovations ou reconstructions. Actuellement, cinq lignes, inaugurées entre 1859 et 1918, sont en service : la ligne des Deux Montagnes (1918 et reconstruction en 1995) ; Dorion-Rigaud (1889 - rénovation en 1989) ; Blainville (1882-1981 et remise en service en 1997) ; Mont Saint Hilaire (1859-1988, remise en service en 2000) ; Delson (1887-1988 ; remise en service en 2001). Le réseau est de 187 km avec 45 gares, autour desquelles s'ajoutent 12'800 places de stationnement incitatif. Une ligne est électrifiée alors que les quatre autres fonctionnent avec un matériel diesel conventionnel.

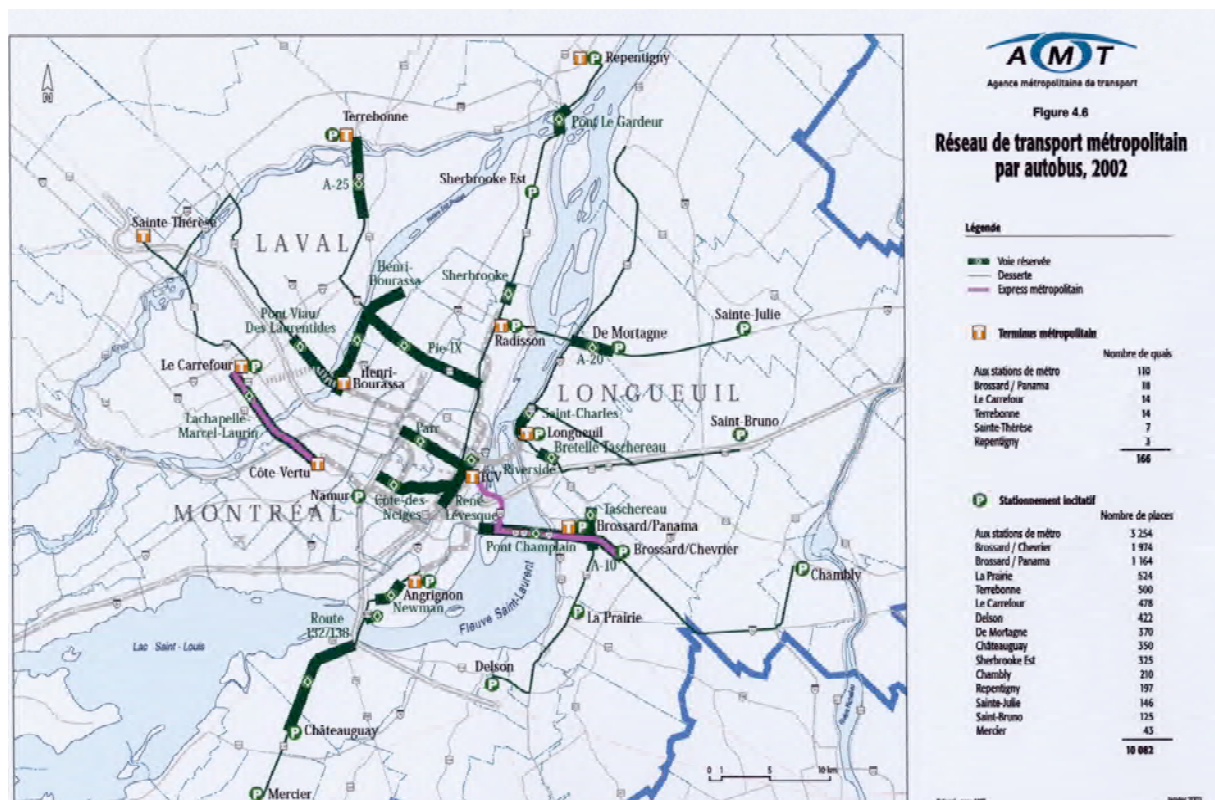


Toutes ces lignes convergent vers le centre-ville, deux lignes se terminant à la Gare Centrale et les trois autres à la Gare Lucien-L'Allier (Voir carte, AMT, 23004). Elles irriguent les couronnes nord (deux lignes), les couronnes sud (deux lignes) et l'ouest de l'agglomération. Cependant, ces lignes ne sont pas à même de desservir tout le territoire. Plusieurs secteurs de l'agglomération ne sont pas desservis, comme l'est de l'Île de Montréal et de l'agglomération par exemple (Lewis *et alii*, 2002, p.63). Les trains de banlieues transportent environ 52 000

personnes par jour dont environ 24 000 en période de pointe le matin, soit 12.55 millions de passagers par an. Plus de la moitié de l'achalandage se fait sur la ligne des Deux Montagnes, du nord au centre de l'agglomération (AMT, 2003). Près de la moitié des usagers proviennent de l'ouest de l'Île de Montréal, 25% de la couronne nord, 17% de la Ville de Laval (au nord de Montréal). Les passagers sont avant tout des travailleurs (75%) et des étudiants (21%). Ces usagers accèdent généralement aux gares en voiture (AMT, 2003).

Les réseaux d'autobus quant à eux sont constitués de deux entités : le Réseau de Transport Métropolitain Régional par Autobus (RTMA) et les réseaux d'autobus urbains gérés par les différentes sociétés de transport (comme la Société de Transport de Montréal par exemple, pour le territoire de la ville de Montréal).

Le RTMA est constitué de 250 circuits convergents tous vers le centre de l'agglomération, vers 11 terminus métropolitains. Ces autobus empruntent 70 km de voies réservées et leurs gares ou leurs arrêts sont alimentés par environ 10000 places de stationnement incitatif (voir carte AMT, 2003). Environ 102'000 passagers journaliers empruntent ces transports, soit 60% de plus qu'en 1997. En période de pointe, ce sont environ 63'000 personnes qui circulent par le RTMA. On connaît encore mal le profil exact des usagers.



Les réseaux d'autobus urbains sont présents sur une grande partie du territoire métropolitain, géré par les AOT que nous avons succinctement présentées plus haut.

Nous évoquerons ici essentiellement le réseau de la STM sur l'île de Montréal, en menant quelques comparaisons avec le réseau d'autobus du Réseau de Transport de Longueuil (le RTL) et de la Société de Transport de Laval (la STL) :

- La flotte de la STM s'élève à 1'700 autobus (contre 350 et 216 pour le RTL et la STL).
- La STM dessert ainsi l'île de Montréal, soit une population de 1.8 millions d'habitants (371'934 pour le RTL et 343 005 pour la STL)
- Pour une superficie de 501 Km² (274 pour le RTL et 245 pour la STL).
- Le réseau d'autobus est constitué de 186 circuits (85 circuits pour le RTL et 34 pour la STL).

Enfin, décrivons le réseau du métro, inauguré en 1966. Aujourd'hui il compte quatre lignes, toutes localisées sur l'île de Montréal (avec un prolongement d'une station, au nord, sur l'île de Laval et une station au sud, sur la rive droite, à Longueuil). Il est alimenté à l'électricité et circule sur pneumatique. Entièrement souterrain, son réseau long de 66 km comporte 65 stations. Il est exploité par la Société de Transport de Montréal. Ce métro dessert essentiellement la partie centrale de l'agglomération et notamment le centre-ville de Montréal (voir sur la carte jointe le tracé des deux lignes parallèles espacées de 500 m dans le centre des affaires).



Au contraire des réseaux de TC, plutôt disposés en étoile dont les branches convergent vers le centre de l'agglomération, les réseaux routier et autoroutier proposent un maillage de l'ensemble du territoire. Plus on s'éloigne du centre de l'agglomération, moins les réseaux de TC sont denses et les fréquences de passage élevées. Le réseau routier assure alors une desserte homogène de l'ensemble du territoire de l'agglomération. Il possède quatre caractéristiques principales (Lewis *et alii*, 2002) : il suit un plan orthonormé ; il est réalisé de façon extensive sur le territoire ; il n'existe pas de contournement de type périphérique ; enfin, soulignons que ce réseau est relativement congestionné en heure de pointe.



Le paysage urbain que nous venons de décrire permet de saisir l'organisation territoriale générale de l'agglomération montréalaise. Les éléments de différenciation spatiale, que nous avons relevés, permettent de mieux cerner maintenant la question des mobilités urbaines, que ces mobilités soient considérées sous l'angle des trajectoires résidentielles ou sous l'angle des déplacements quotidiens.



Ci-dessus : une photo du pont Jacques Cartier à Montréal (Florence PAULHIAC)

1.2 Mobilité urbaine quotidienne : état des lieux et évolution 1987-1998

La mobilité montréalaise – entendue, dans cette partie, comme l'ensemble des déplacements quotidiens individuels dans l'agglomération présente deux caractéristiques particulières au regard de la situation nord-américaine en matière de déplacements des personnes : il n'y pas véritablement de situation de crise grave liée à la congestion ou à la pollution, d'une part, et Montréal est une des villes nord-américaines dans laquelle les transports en commun jouent encore un rôle important dans les déplacements des populations, d'autre part².

- **Augmentation de la mobilité individuelle motorisée**

Depuis les années 1960, l'étalement urbain et la croissance démographique mais également l'augmentation des taux de motorisation des individus ont considérablement augmenté les déplacements des personnes et, notamment, les déplacements motorisés sur l'ensemble de l'agglomération. A ces facteurs s'ajoutent également des facteurs socio-démographiques. La hausse du niveau d'emploi des femmes depuis plusieurs décennies et la diminution de la taille des ménages favorisent également l'augmentation des déplacements urbains quotidiens. La croissance combinée de la population (12%) et de la mobilité individuelle (8%) a généré une hausse de 21% des déplacements quotidiens depuis 1987 (Enquête O/D 1998). La série de tableaux suivants donne des points de repère sur ces différents facteurs. Les chiffres présentés concernent le territoire d'étude de l'enquête Origine/Destination de 1998.

Tableau 8 - Points de repère sur les facteurs influençant la mobilité quotidienne dans l'agglomération montréalaise

Evolution de la Population de l'agglomération

	1987	1988	1987-1988
Population du territoire	3 181 000	3 499 000	+ 10%
5-29			- 2%
30-49			+ 17%
50 et +			+ 19%

Urbanisation du territoire : poids dans la population totale

Population	Ile de Montréal	Hors Ile de Montréal
1987	60%	40%
1993	57%	43%
1998	55%	45%

Evolution de la Taille des ménages

	1987	1998	1987-1998
Nombre de ménages	1 258 200	1 434 000	+14%
Taille des ménages	2.61	2.48	- 5%

² Cette partie est largement alimentée par les résultats des enquêtes Origine/Destination de l'Agence Métropolitaine des Transports, par un document de l'AMT intitulé « Portrait des Transports Collectifs dans la Région Métropolitaine de Montréal » (2003) et par un document de travail de la Ville de Montréal, pour la préparation du nouveau Plan d'Urbanisme, intitulé « Profil : secteur Transport » (2002).

Activité économique

	1987	1988	1987-1998
Population de travailleurs	1 136 000	1 204 000	+ 6%
Emplois au centre ville	-	254 000	-
Emplois Ile de Montréal	887 000	844 000	- 1%
Emplois banlieues	259 000	360 000	+ 34%

Evolution du Parc automobile³

	1987	1998	1987-1998
Parc automobile	1 338 000	1 659 000	+24%

• Déplacements journaliers : modes et motifs

En 1998, 8.1 millions de déplacements journaliers sont comptabilisés sur l'agglomération montréalaise. 87% de ces déplacements sont motorisés (soit 7 millions). Sur ces 7 millions de déplacements motorisés, 5.5 millions se font en voiture (soit 78.5 % des déplacements motorisés et 67.8% de l'ensemble des déplacements) et 1.2 millions en TC (soit 17.4% des déplacements motorisés et 14.81 % des déplacements totaux).

En heure de pointe, on comptabilise environ 2 millions de déplacements dont 1.75 millions sont motorisés, soit 87% des déplacements totaux. 1.3 million de déplacements sont assurés par la voiture, soit 63% des déplacements totaux et 72% des déplacements motorisés contre 350'000 déplacements assurés par les Transports Collectifs (ou TC), soit 17.5% des déplacements totaux et 20% des déplacements motorisés.

Les motifs principaux de déplacements sont principalement le travail et les études (84%), en heure de pointe, et le travail (32%), sur une base quotidienne d'évaluation des déplacements, comme l'indique le tableau suivant.

Tableau 9 - Déplacements selon les motifs sur 24 heures et en heure de point du matin

Motifs de Déplacements	24 heures		Pointe du matin	
	Nb déplacements	Proportion	Nb déplacements	Proportion
Travail	1461000	32%	962000	52%
Etudes	806000	18	592000	32
Achats	769000	17	23000	1
Loisir	690000	15	39000	2
Autres	862000	19	250000	13
Sous total	4588000	100	1866000	100
Retour à domicile	3496000		101000	
TOTAL	8084000		1967000	

Source : faits saillants AMT enquête O/D 1998.

Les déplacements pour motifs de travail et études ont augmenté entre 1987 et 1998, respectivement de 9% et 2%. Cependant, les enquêtes Origine/Destination relèvent l'augmentation importante des déplacements pour des motifs secondaires tels que les loisirs,

³ A titre de comparaison, soulignons que sur la même période le parc automobile a augmenté, en moyenne, dans les mêmes proportions en France : +25.43% entre 1985 et 1998 (CCFA, 2004).

les courses par exemple, sur cette période. La structure de la mobilité quotidienne a donc évolué en fonction des pratiques, des loisirs et des activités hors travail des habitants.

- **Le Transport en Commun à Montréal : une des parts modales les plus élevées en Amérique du Nord**

Une des particularités de Montréal est la part toujours relativement importante des transports en commun dans les répartitions modales des déplacements quotidiens et en heures de pointe. Même si la part des TC dans les déplacements motorisés diminue depuis 50 ans, celle-ci est bien plus élevée que la part moyenne du transport en commun en Amérique du Nord. Elle représente, nous l'avons signalé, 14.8% des déplacements quotidiens tout mode et 17.4% des déplacements motorisés quotidiens. En période de pointe, cette part varie entre 16 et 21 % selon les secteurs de l'agglomération.

Au début des années 1980, la part modale du TC était de 37 % environ des déplacements motorisés et de 24% en 1987. Cette part a donc beaucoup régressé. Les causes de cette régression, sur la période 1987-1998, sont la forte croissance de la motorisation, la croissance de l'emploi, et notamment de l'emploi féminin, et l'urbanisation des périphéries où les TC sont moins développés. Ces facteurs sont favorables à l'utilisation de l'automobile (Enquête O/D 1998). Pourtant, en 2002, l'Agence Métropolitaine des Transports (AMT) constate que l'achalandage du TC n'a jamais été aussi élevé (évalué à partir des titres de transports émis) : 439 millions de déplacements en TC ont été effectués sur la région métropolitaine durant l'année (niveau inégalé depuis 20 ans). Cela signifie que les autres modes de transports (notamment automobile) ont crû beaucoup plus vite. Malgré tout, Montréal se situe au-dessus de la moyenne des parts modales occupées par les TC dans les autres villes nord-américaines. Elle se rapproche de New York et égale plus ou moins Toronto.

Eléments de comparaison internationale

Pour comparer la situation montréalaise à la situation européenne, prenons l'exemple de Lyon. A Lyon, la part modale des transports en commun représente 14.3% de l'ensemble des déplacements quotidiens et 21.27% des déplacements quotidiens motorisés. On donc bien dans le même ordre de grandeur à Montréal et à Lyon.

La situation du transport en commun aux USA est particulièrement difficile. En comparaison, Montréal est effectivement une bonne élève des TC. Si l'on regarde l'achalandage des TC aux USA depuis 1984, trois périodes se succèdent (Bussière *et alii*, 2002, p.27-30). Entre 1984 et 1989, l'achalandage est stable bien que des investissements massifs soient réalisés pour augmenter les capacités. Entre 1989 et 1995, le déclin est supérieur à 13% en 5 ans. Les causes sont liées à la motorisation des ménages et aux processus de décentralisation des populations et des activités vers les périphéries des agglomérations. Depuis 1995, l'achalandage augmente de nouveau. Cependant, la part modale du TC, elle, ne cesse de diminuer depuis 1995. On estime qu'à la fin des années 1990 - début des années 2000, elle serait d'environ 5.2% pour les déplacements liés au travail. Peu de villes ont une part modale des TC supérieure à 10% : New York, Boston, Chicago, Boston et Philadelphie (Buckeye Institute, 1999). A Montréal, les déplacements en Transports en Commun se font majoritairement dans la partie centrale de l'agglomération (Ile de Montréal). Plusieurs chiffres attestent de cette répartition. Tout d'abord, examinons le taux de motorisation. Il indique en fait la moindre dépendance automobile des populations de l'Ile (voir tableau suivant).

Tableau 10 - Motorisation 1998 dans la Région métropolitaine de Montréal

	Auto/ménage	Auto/individu	Ménage sans voiture
Ile de Montréal	0.92	0.4	32.9%
□ CBD	0.44	0.25	62.8
□ Centre	0.79	0.36	38.6
□ Est	1.06	0.42	24.7
□ Ouest	1.23	0.48	18.6
Rive sud	1.29	0.50	13.6
Laval	1.43	0.53	9.6
Couronne sud	1.59	0.58	7.0
Couronne nord	1.6	0.57	6.8
Région	1.18	0.47	22.1

Source : enquête O/D 1998, AMT.

Le taux de motorisation est directement proportionnel à la distance au centre ville. Plus on s'éloigne du centre, plus le taux de motorisation augmente. Le taux de motorisation des ménages en couronnes est bien plus élevé que dans l'Ile de Montréal. 56% des ménages des couronnes ont deux véhicules ou plus (AMT, 2002). Les déplacements de l'Ile de Montréal sont donc plus tributaires des réseaux de TC.

Il paraît que 63 % des ménages du centre des affaires (ou CBD) n'ont pas de voiture, selon l'enquête Origine/Destination de 1998. Ce secteur correspond à un secteur essentiellement occupé par des tours à bureaux, mais également à la partie ouest d'un quartier très pauvre où l'on retrouve une population défavorisée et une population étudiante importante. Ce taux est cependant très élevé, ce qui amoindrit le constat général qui veut que la dépendance automobile soit très forte en Amérique du Nord. Dans le centre de l'agglomération (qui comprend le CBD mais également un secteur alentours plus large), le taux de ménages sans voiture est encore assez élevé : 38.6%. Notons que ce secteur est encore relativement bien équipé en commerces et équipements de services, comme nous l'avons souligné précédemment. Dans le Centre des affaires, et au-delà sur les secteurs avoisinants, l'armature commerciale et d'équipements de loisirs est très développée, ce qui permet une offre diversifiée et accessible en TC. De plus, il n'existe pas véritablement de secteurs d'habitat extrêmement dégradés sur les pourtours directs du CBD, comme dans d'autres villes américaines, Atlanta ou Chicago par exemple. Il n'y a donc pas de coupures urbaines entre les secteurs résidentiels de niveau moyen à élevé et le centre économique et commercial de l'agglomération.

Observons maintenant les modes de déplacement selon les sous-secteurs géographiques de la région métropolitaine de Montréal. Le tableau suivant détaille notamment les différentes parts modales sur l'ensemble de la métropole et dans quatre sous-secteurs, en 1998 (Fischler, 2002).

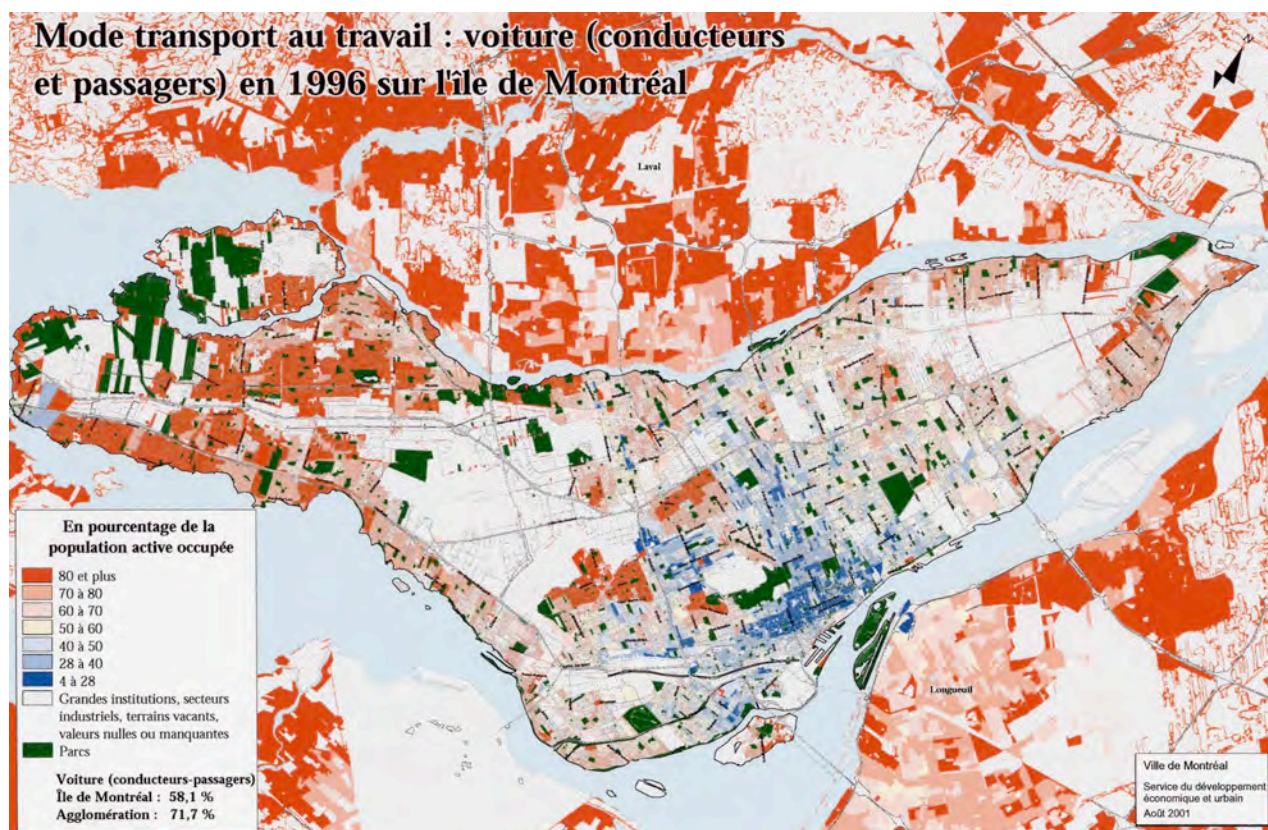
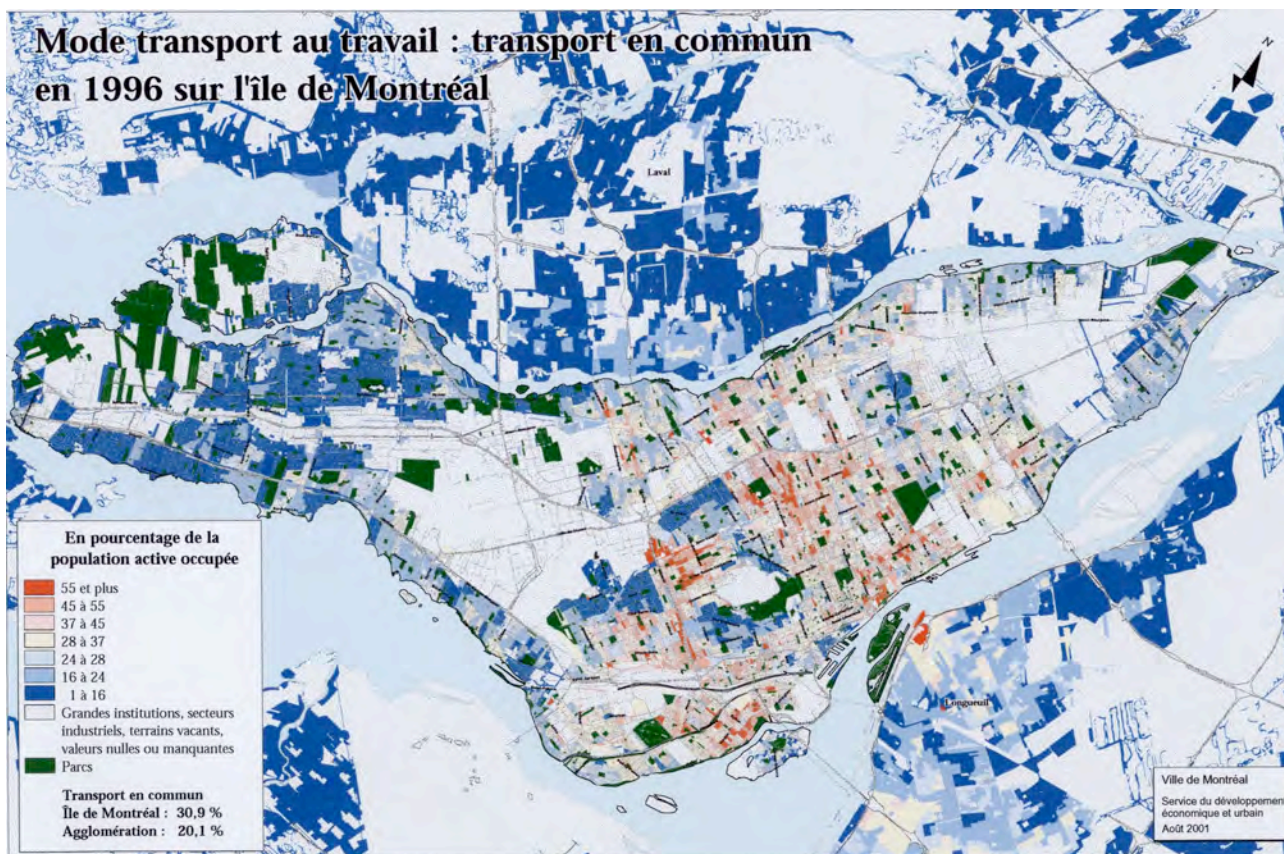
Tableau 11 - Modes de déplacements par sous région en 1998

	Ile de Montréal Centre	Ile de Montréal Es/ouest	Laval et Longueuil	Couronnes nord et sud	Région métropolitaine
Part des déplacements en auto	57%	73	80	86	72
Part des déplacements en TC	25	16	11	3	14

Sources : MAMM, Québec, 2001.

Plus on s'éloigne du centre, plus l'automobile occupe une place importante dans les déplacements et, inversement, plus le transport en commun devient résiduel (ainsi que les autres modes de transports, non motorisés, d'ailleurs). Ce constat est à mettre en relation avec l'offre du réseau routier et celle du TC sur l'agglomération. Cette offre de TC est nettement plus importante sur le secteur central de l'agglomération. En effet, sur ce secteur, on constate que :

- Sur les 439 millions de déplacements en TC annuels (comptabilisés à partir des titres émis), 220 millions (soit 50.1%) se font en métro. Or le réseau de métros n'est implanté que sur l'Ile de Montréal (AMT, 1998).
- Sur 610 000 déplacements quotidiens en transports en commun (excluant les retours à domicile), 80% se font sur l'Ile de Montréal et 48% au centre de l'Ile.
- Si l'on examine les déplacements selon leur lieu de destination (déplacements attirés), il ressort que 92% des déplacements en TC se font à destination de l'Ile de Montréal et notamment 75 % vers le centre et 34% vers le CBD (AMT, 1998).
- L'Ile de Montréal et le centre ville sont une des destinations principales de ces déplacements quotidiens. Le centre-ville de Montréal accueille environ 300'000 emplois et de nombreux commerces ainsi que des équipements tertiaires importants (universités, musées, administrations gouvernementales et municipales). Ainsi, il « attire » environ 450'000 déplacements quotidiens.



1.3 Mobilité urbaine résidentielle : stratégies des ménages et représentations collectives du milieu de vie et des transports

Dans cette partie, nous examinons les modalités (ou les patrons) de localisation résidentielle des ménages et les facteurs influençant leur choix de localisation. Cet examen tente de comprendre le rôle des transports et de l'accessibilité de certains secteurs géographiques sur ces choix. Les patrons des mobilités résidentielles évoluent dans le temps, du fait de l'évolution des structures socio-démographiques (réduction de la taille des ménages, vieillissement de la population, augmentation du travail féminin), de l'évolution des taux de motorisation et des prix du foncier (tendance à l'augmentation constante dans les grandes agglomérations). Quel est alors le rôle de facteurs tels que la proximité de services de TC, la proximité du lieu de travail, l'accès au réseau routier par exemple ?

Plusieurs organismes de construction d'habitations et de gestion de patrimoines résidentiels sur Montréal (publiques ou privées) ont réalisé, ces dernières années, des sondages et des enquêtes pour comprendre les facteurs et les motivations des ménages de l'agglomération pour choisir tel ou tel secteur de résidence. Avec ces études et les travaux de R. Fischler en 2002, il est donc possible de cerner les motivations des ménages dans leurs stratégies et choix résidentiels. Il est notamment possible de souligner le rôle des réseaux de transports dans ces choix.

Cette partie propose également d'étudier les représentations collectives des Montréalais concernant, d'une part, le milieu urbain dans lequel ils vivent (travaillent, résident, ont des loisirs, etc.) et concernant, d'autre part, l'offre de transports (qualité, quantité, efficacité) et leurs pratiques. Cette étude est inspirée d'un sondage intitulé « Milieu de vie et transport », commandé par une commission d'experts (la Commission Nicolet) chargée d'étudier les façons d'améliorer la mobilité des individus (les déplacements quotidiens), entre la rive sud de l'agglomération et l'Ile de Montréal. Ce sondage a été mené en 2001 par le Groupe Impact Recherche. Le sondage distingue régulièrement deux groupes de répondants : les résidents de la banlieue et ceux du centre (Ile de Montréal), chaque groupe proposant sa représentation du milieu de vie (centre et banlieue) et des transports tels qu'ils les pratiquent.

Pour appuyer notre propos, nous présentons ci-dessous une série de tableaux commentés. Ces tableaux ont été réalisés soit dans le cadre de l'étude sur la forme urbaine de l'agglomération montréalaise (Fischler, 2002), soit dans le cadre du sondage (Impact Recherche, 2001).

- **Facteurs de choix d'une résidence principale**

Observons tout d'abord les facteurs qui influencent le choix des ménages pour l'achat d'un logement neuf à l'échelle de la province du Québec. Le tableau ci-dessous, tiré d'une étude menée en 2000, présente un panel de 15 critères classés en ordre décroissant d'influence.

Tableau 12 - Importance de différents facteurs dans le choix d'un nouveau logement au Québec, 2000 (Fischler, 2002, p.105)

Facteurs	Note/100	Rang
Type de maison	82.2	1
Sécurité du quartier	81.6	2
Cachet du quartier	79.3	3
Connaissance du quartier	79.3	4
Accès facile au réseau routier	77.1	5
Prix demandé	76.2	6
Qualité des services offerts par la municipalité	70.8	7
Grandeur du terrain	67.0	8
Proximité des services et commerces	65.6	9
Niveau des taxes	64.0	10
Proximité du travail	62.9	11
Qualité des lieux de loisirs	60.6	12
Qualités des écoles et des garderies	53.5	13
Rabais des taxes	50.4	14
Accès facile au transport en commun	45.0	15

Les notes de satisfaction : 100 = «très important » ; 67 = «important » ; 33 = « peu important » ; 0 = « pas important ».

Source : Société d'habitation du Québec, avril 2002, « Les acheteurs de logements neufs au Québec en 2000 », hors série, n°2, tableau 5 p.7.

L'accessibilité ou la proximité aux lieux d'activités n'est pas un critère prépondérant dans les stratégies résidentielles des ménages. En effet, le type de maison et les caractéristiques du quartier sont les quatre premiers critères, suivis de celui de l'accès au réseau routier. Le prix de la résidence arrive en 6^{ème} position. Ces six critères sont considérés comme « très importants ». Mais l'accessibilité au travail, aux lieux de loisirs ou la proximité de garderie ou d'écoles de bon niveau n'apparaissent qu'en 11^{ème}, 12^{ème} et 13^{ème} positions des critères d'importance. Le facteur de l'accès facile aux TC n'apparaît qu'en 15^{ème} position.

La mobilité urbaine quotidienne des personnes est considérée comme un critère mais uniquement du point de vue des déplacements motorisés individuels (ou en automobile). Les déplacements en TC ne sont pas un facteur influençant vraiment le choix des ménages. De même, une accessibilité facilitée au lieu de travail ou à de « bonnes » écoles, qui limiterait donc les distances de déplacements, n'est pas prise en compte, en priorité, par les ménages. Les déplacements quotidiens des ménages pour des raisons de travail, de loisir et de services scolaires ne sont donc pas les plus importants dans les stratégies de localisations résidentielles. L'automobile est le moyen de transport privilégié.

Le tableau suivant est tiré d'une enquête menée en 1997 (APCHQ, 1997). Cinq facteurs sont proposés aux personnes questionnées et qui résident dans deux secteurs géographiques distincts : la municipalité de Montréal (avant la fusion) et la banlieue. Les résultats confirment certains constats précédents.

Tableau 13 - Importance de divers facteurs dans le choix d'une nouvelle maison dans la région de Montréal (RMRM) en 1997, (Fischler, 2002, p.106).

Facteurs	Note pour Montréal	Note pour la banlieue
Cachet du quartier	85	90
Sécurité du quartier	84	90
Proximité du travail	71	64
Qualité des écoles et garderies	21	41
Accès au transport en commun	80	38

Les notes de satisfaction : 100 = «très important » ; 67 = «important » ; 33 = « peu important » ; 0 = « pas important ».

Source : Service de recherche Economique de l'Association Provinciale des Constructeurs d'Habitations du Québec, 1997, *Caractéristiques des acheteurs d'une nouvelle propriété au Québec en 1997*, graphique 9, p.27.

Sur les deux secteurs, le quartier et ses caractéristiques (cachet et sécurité) sont les facteurs qui arrivent en tête, avec des notes sur 100 très élevées. On peut certainement rapporter ces critères à « la qualité de vie » des quartiers. En revanche, l'accès au TC occupe des positions différentes selon que l'on considère le secteur résidentiel de Montréal ou au contraire la banlieue. En effet, si l'on considère Montréal, l'accès aux TC arrive immédiatement derrière les deux premiers facteurs, avec presque le même score, suivi ensuite de la proximité au travail et de la qualité des écoles/garderies. En revanche, si l'on considère la banlieue ce critère arrive en dernière position. Les citoyens du centre et les banlieusards n'ont donc pas les mêmes stratégies résidentielles (ou les mêmes besoins) par rapport aux modes de déplacements. Au centre, les TC participent pleinement aux choix résidentiels, contrairement aux secteurs de banlieue. Les pratiques de la ville et les stratégies résidentielles sont donc très différentes.

Il existe bel et bien deux urbanités ou deux cultures urbaines distinctes : celles de la banlieue et celles du centre. Pour préciser cette idée, nous proposons maintenant une synthèse des représentations collectives des citoyens montréalais à propos des différents milieux de vie de l'agglomération et des réseaux de transports existants.

- **Vivre en banlieue ou vivre en ville : avantages et inconvénients**

Les deux tableaux suivants proposent d'évaluer les raisons pour habiter la banlieue de Montréal et les raisons pour habiter la ville de Montréal (Pratte, 2000). Les scores sont notés de 1 à 10. 10 étant le meilleur score, il indique la grande importance qu'attachent les personnes à ce facteur. Dans ces tableaux, seuls sont indiqués les facteurs ayant obtenu plus de 6/10.

Tableau 14 - Raisons principales pour habiter la banlieue de Montréal, 2000 (Fischler, 2002, p.107)

Raisons	Score
Tranquillité	8.1
Plus grande sécurité pour les enfants	7.9
Plus grande sécurité en général	7.3
Terrains plus grands	7.2
Taxes plus basses	6.1
Prix moyens des loyers / des maisons plus bas	6.0

Source : A.Patte, «Pour avoir la paix ! », La presse, 10 juin 200.

Tableau 15 - Raisons principales pour habiter Montréal même, 2000 (Fischler, 2002, p.107).

Raisons	Score
Eviter les embouteillages	7.4
Etre à proximité des lieux de spectacle	6.6
Côtoyer des gens de toutes les origines	6.5
Etre à proximité des restaurants	6.2
Vivre dans un milieu dynamique	5.9
Limitier le nombre de voitures par ménage	5.9

Les scores varient de 1 à 10, 10 indiquant la plus grande importance ;

Source : A.Patte, «C'est clair, pas de pont ! », La presse, 10 juin 200.

Ces deux tableaux permettent de préciser l'idée de deux cultures urbaines qui coexistent dans la ville. Ces deux cultures se lisent ici à travers les stratégies résidentielles, du point de vue des critères de localisation de la résidence principale. Pour la banlieue, on retrouve des critères déjà évoqués précédemment, en rapport avec la qualité de vie du milieu urbain : la tranquillité et la sécurité, le prix des maisons ou des loyers. Pour Montréal, les critères sont différents. Il s'agit principalement : d'éviter les embouteillages, d'être à proximité d'aménités particulières (lieux de spectacles ; restaurants par exemple) mais aussi de vivre dans un milieu social diversifié et dynamique. Deux images dichotomiques des milieux de vie et des pratiques urbaines semblent donc s'opposer.

Vivre en Banlieue

Le sondage de Impact Recherche précise et détaille les représentations qu'ont les citoyens de la banlieue (qu'ils y vivent ou non) et de la ville centre (qu'ils y vivent ou non). Les banlieusards et citadins de la ville-centre identifient les mêmes avantages et les mêmes inconvénients à vivre en banlieue. Cependant, les banlieusards sont plus positifs et les citadins plus négatifs par rapport à ce milieu de vie.

Tableau 16 - Avantages à vivre en Banlieue

Avantages	Total pondéré (n=1051)	Résidents banlieue (n=641)	Résidents ville (n=410)
Tranquillité calme	52%	61%	40%
Espaces verts	19	20	7
Moins peuplé/ Plus grands terrains	16	18	13
Moins de pollution	13	14	11
Déplacements plus faciles/ moins de circulation	12	18	5
Plus sécuritaire / moins de violence	8	10	6
Proximité (services etc.)	8	10	4
Moins coûteux / meilleure valeur	7	6	9
Qualité de vie supérieure	6	7	4
Taxes moins élevées	3	4	3
Aucun	12	5	20
Ne peut préciser	5	2	9

Source : Impact Recherche, 2001, Sondages sur les perceptions et attitudes face au choix d'un milieu de vie et au transport dans la région de Montréal, Résultats, dossier 21.3036

Tableau 17 - Inconvénients à vivre en Banlieue

Inconvénients	Total pondéré (n=1051)	Résidents banlieue (n=641)	Résidents ville (n=410)
Circulation / ponts / temps de déplacements	40%	37	45
Loin de tout (lieu de travail, enseignement, services etc.)	31	26	36
Transport en commun (coût, réseau, accès)	28	22	34
Manque de vie / de divertissement / de culture	6	3	10
Essentiel d'avoir une voiture	3	2	5
Frais de déplacements / états des routes	2	1	2
Aucun	17	24	8

Source : Impact Recherche, 2001, Sondages sur les perceptions et attitudes face au choix d'un milieu de vie et au transport dans la région de Montréal, Résultats, dossier 21.3036

Les avantages de vivre en banlieue sont ceux d'un quartier paisible, vert où la qualité de vie est primordiale (la tranquillité, plus d'espace, la présence d'espaces publics, une sécurité plus grande, des services, moins de circulation).

Les inconvénients sont très nettement marqués par la question des mobilités et des déplacements des individus (quatre inconvénients sur six concernent ce thème). On évoque principalement :

- Le temps et la difficulté de déplacement
- Le coût des TC
- La dépendance automobile

Vivre en ville

Les citadins, résidant dans le centre, quant à eux sont plus nombreux (de façon significative) à associer certains avantages au milieu dans lequel ils vivent. Les banlieusards voient plus de désavantages que les citadins à la ville.

Tableau 18 - Avantage de vivre en ville

Avantages	Total pondéré (n=1051)	Résidents banlieue (n=641)	Résidents ville (n=410)
Proximité (services, activités, etc.)	73	65	85
Déplacement (efficaces, abordables, pas de ponts, voiture non requise)	40	35	46
Vitalité (activités, divertissements, culture)	23	18	29
Aucun	9	15	2
Ne peut préciser	3	4	1

Source : Impact Recherche, 2001, Sondages sur les perceptions et attitudes face au choix d'un milieu de vie et au transport dans la région de Montréal, Résultats, dossier 21.3036

Tableau 19 - Inconvénients de vivre en ville

Inconvénients	Total pondéré (n=1051)	Résidents banlieue (n=641)	Résidents ville (n=410)
Bruyant / manque de tranquillité	43	45	40
Populeux / plus à l'étroit	34	42	24
Pollution / saleté / odeurs	31	33	29
Trop de circulation	14	18	10
Violence / criminalité	13	15	9
Difficile de stationner	10	13	5
Peu d'espaces verts	7	8	7
Plus coûteux de se loger	6	6	7
Logements plus petits / plus rares	4	4	4
Aucun	9	4	15

Source : Impact Recherche, 2001, Sondages sur les perceptions et attitudes face au choix d'un milieu de vie et au transport dans la région de Montréal, Résultats, dossier 21.3036

Les avantages sont très liés aux déplacements et à la mobilité quotidienne, à l'inverse de la banlieue. On souligne, à ce titre :

- La proximité des activités et des services
- La moindre dépendance automobile
- Les TC plus efficaces
- Le coût plus faible des transports

En revanche, peu d'inconvénients sont réellement liés aux déplacements pour la vie en ville (deux sur neuf). Certes, l'argument « trop de circulation » arrive en 4^{ème} position et la difficulté de stationner en 6^{ème} position.

• Facteurs de satisfaction, d'attachement et de changement du lieu de résidence

Facteurs de satisfaction quant au lieu de résidence

Les personnes interrogées par Impact Recherche se déclarent très satisfaites de la ville ou du quartier qu'ils habitent. Les résidents de la périphérie se déclarent encore plus satisfaits. Les scores sont également plus élevés chez les propriétaires, chez les personnes ayant personnellement choisi leur résidence ou encore chez les personnes qui n'ont pas déménagé depuis plus de deux ans (Impact Recherche, 2001, p17). En banlieue, l'argument avancé est celui de la tranquillité et de la qualité de vie. Pour les résidents de Montréal, c'est la proximité de « tout » qui les satisfait.

Facteurs pour un changement de logement

Les facteurs pouvant influencer ou inciter un déménagement sont de plusieurs ordres et ils varient en fonction de l'âge, du sexe et du niveau de scolarité (Impact Recherche, 2001, p.37). Les personnes les plus âgées se montrent plus réticentes ; en revanche, parmi les groupes les plus jeunes de Montréal, une majorité serait plutôt favorable ou « réceptive » à un déplacement vers les périphéries pour le travail ou la retraite. Les hommes, qu'ils résident à Montréal ou en banlieue, seraient plus enclins à déménager que les femmes, pour des raisons

liées au travail. Les gens les plus scolarisés sont, de même, plus enclins à envisager de bouger. Travail, retraite ou situations familiales sont quasiment les seuls facteurs pouvant engendrer un déménagement.

L'attachement au milieu de résidence

Ces premières données montrent le réel attachement des personnes à leur lieu de résidence. Plusieurs précisions à ce sujet sont à apporter, sous forme de points synthèse (Impact Recherche, 2001, p.42).

- Plusieurs citoyens sont satisfaits de leur lieu de résidence
- La quasi-totalité des banlieusards dit préférer la banlieue
- La majorité des citadins dit préférer la ville
- La moitié des citoyens habite leur lieu de résidence depuis plus de 10 ans.
- La moitié des banlieusards croit que la banlieue s'est améliorée depuis plus de 10 ans (contre 25% des citadins pour la ville)
- Le tiers des citoyens opterait pour le même lieu de résidence
- Les gens de la banlieue critiquent davantage la ville (et vice versa)
- Plus des deux tiers des banlieusards ne peuvent concevoir habiter la ville un jour
- Une personne sur cinq pourrait considérer déménager pour se rapprocher de son lieu de travail

Un autre constat émane du sondage. L'attachement au lieu de résidence serait plus important pour les banlieusards que pour les citadins du centre :

- Une proportion significativement plus élevée de banlieusards ne pourrait considérer habiter la ville un jour (que de citadins pouvant envisager habiter un jour la banlieue)
- Les banlieusards sont moins susceptibles de se déplacer vers la ville dans certaines circonstances précises (retraite, travail, famille)
- La ville est perçue comme s'étant davantage détériorée depuis dix ans
- Les travailleurs de la ville sont plus enclins à suivre un travail en banlieue

Intéressons-nous maintenant aux représentations collectives attachées aux transports montréalais.

• Représentations collectives des transports urbains et les mobilités quotidiennes⁴

L'automobile : dépendance et mobilité motorisée individuelle

Sur les 1'051 personnes interrogées, la grande majorité possède le permis de conduire, mais une distinction s'opère entre les résidents de l'Île et ceux de la banlieue : le quart des résidents de l'Île ne possède pas le permis alors que les banlieusards sont plus nombreux à en détenir un, tout comme les hommes et les personnes de moins de 65 ans.

En parallèle, les citadins de l'île possèdent un moins grand nombre de véhicules par foyer (de 0.9 à 1.0 par foyer contre 1.4 à 1.8). Le nombre de véhicules possédés est plus élevé en banlieue et chez les personnes ayant un emploi et devant se servir quotidiennement de la voiture. Le nombre de voitures décroît avec l'âge des répondants. 22% des répondants ne possèdent pas de voiture, dont la moitié réside sur l'Île de Montréal.

Selon le sondage, les travailleurs parcourent en moyenne et quotidiennement 15 km pour se rendre à destination. La distance à parcourir est plus élevée chez les répondants qui résident

⁴ La source de cette partie est un sondage réalisé en 2001 par la société Impact Recherche.

dans les périphéries de l'agglomération. La moitié d'entre eux parcourt plus de 20km alors que les résidents de l'Île de Montréal parcourent moins de 5km. Bien que la distance varie selon l'origine, le temps de parcours perçu est similaire d'un secteur à l'autre. Ainsi les vitesses moyennes perçues varient substantiellement d'un secteur à l'autre. Les déplacements en TC demandent plus de temps.

Les banlieusards accèdent quotidiennement à l'Île de Montréal pour y travailler. En revanche, beaucoup moins de personnes en sortent pour aller au travail. Les gens qui sortent et rentrent de l'île sont de faibles usagers du TC. Les 2/3 des citoyens utilisent quotidiennement une voiture pour se déplacer. Dans Montréal centre, la fréquence des déplacements est la plus faible. La proportion est beaucoup plus élevée auprès des citoyens qui habitent la rive nord, la rive sud et les couronnes périphériques. Les hommes et les 18-64 sont plus nombreux à utiliser leur véhicule.

Face à la question de la pollution, il ressort que les citoyens se soucient peu de la pollution occasionnée par leur véhicule. Face à la question de la congestion, les attitudes sont très variées en revanche, quel que soit le secteur de résidence. Il y aurait autant de conducteurs «patients» que «d'impatients». Cependant, 84% des citoyens prennent des moyens pour éviter de se retrouver dans la congestion. Ce sont les résidents de banlieue qui y sont les plus vulnérables et ceux-ci sont donc plus nombreux à user de stratégies dans leurs déplacements pour éviter les embouteillages. Parmi ces moyens, on trouve : éviter les heures de pointe, emprunter les routes moins congestionnées. Le TC comme solution à la congestion est davantage utilisé par les personnes habitant l'Île de Montréal. Les gens plus scolarisés sont également plus susceptibles d'utiliser le TC.

La question du covoiturage s'est vue réserver un accueil « plutôt tiède ». Les gens sont relativement peu enthousiastes par rapport à l'argument que le covoiturage peut être agréable. La réceptivité est modérée, peu importe le temps de parcours et le fait de devoir rentrer ou non dans l'Île quotidiennement. Les femmes, les personnes moins scolarisées et celles qui n'utilisent pas quotidiennement leur voiture y sont plus réceptives, ainsi que les gens qui parcourent moins de 5km pour se rendre sur leur lieu de travail (dans ce cas là les désagréments sont perçus comme devant durer moins longtemps : par exemple converser).

Le transport en commun

Evidemment, les habitants de la ville de Montréal utilisent plus le TC pour se déplacer. Les gens de la rive sud utilisent également plus le TC (car il existe une station de métro à Longueuil, sur la rive sud ainsi qu'une voie réservée pour les bus sur un pont reliant cette municipalité à l'Île de Montréal). Les femmes sont des utilisatrices des TC plus nombreuses que les hommes. Lors d'usages occasionnels, les gens pensent que le TC est adapté pour se rendre au centre ville et pour des événements qui draineraient beaucoup plus d'automobiles que d'habitude. Les citoyens dans leur ensemble accordent un bon score d'efficacité au TC. La note est encore plus élevée chez les plus de 65 ans. Les points forts sont variables et perçus par certains comme des points faibles. On déplore principalement le temps requis pour se déplacer en TC (notamment pour les résidents de Montréal centre et Montréal est, utilisateurs réguliers des TC).

Tableau 20 - Efficacité et inefficacité perçue du transport collectif à Montréal

	Total pondéré (n= 1051)
Raisons de l'efficacité perçue	
<i>Bonne fréquence / peu d'attente</i>	11%
<i>Rapide</i>	10
Satisfait	7
Itinéraires / trajets bien faits	6
Bon service en ville	5
Horaires souples	5
Evite la congestion	5
Accessible	4
Raisons de l'inefficacité perçue	
<i>Lent / long</i>	24%
Trajets et fréquence limités	8
Offre ne peut suffire à la demande (bondé)	6
Horaires peu fiables (non respectés)	4
Horaires peu souples	4
<i>Ne peut préciser</i>	11

Source : Impact Recherche, 2001, sondage

Par plusieurs aspects, la structure urbaine de Montréal est plutôt de type européen, au moins en ce qui concerne les critères de densités, les dynamiques de décentralisation, les comportements de mobilité urbaine quotidienne. Bien entendu, nous n'affirmons pas que Montréal est une ville européenne. Elle conserve des caractéristiques propres aux villes nord-américaines (architecture et typologie du bâti, culture urbaine et modes de vie ; place de la voiture etc.). Nous soulignons simplement le fait qu'elle se démarque de ce contexte nord-américain par un développement urbain et une répartition modale atypiques sur ce continent, qui la rapprochent de la France par exemple. Dans la partie suivante, nous proposons une lecture historique et une analyse des contenus des politiques urbaines montréalaises, mises en œuvre depuis 50 ans. Cette analyse porte essentiellement sur le lien entre les domaines des transports et de l'aménagement. Elle analyse principalement les dimensions cognitives de l'action publique dans ces domaines. Elle permet ainsi de comprendre les choix politiques passés, les enjeux actuels des politiques de transports et les cadres de l'action collective dans le champ des transports et de l'aménagement, à moyen terme.

2. Renouveau de l'action collective et des politiques publiques de transports et d'aménagement

Le choix d'une analyse historique et cognitive des politiques urbaines montréalaises des cinquante dernières années est né d'un constat simple. Dans le domaine de l'aménagement et des transports, les années 2000 sont marquées par un véritable tournant de l'action publique locale montréalaise. En effet, le contexte montréalais actuel est un contexte de ruptures et d'innovations par rapport aux conceptions et aux pratiques publiques ayant prévalu, en aménagement et dans le domaine des transports depuis cinquante ans. Les ruptures sont liées à des transformations radicales du contexte institutionnel, municipal et métropolitain, mais également au renouveau du contexte de planification métropolitain et des stratégies d'action des différents acteurs, ainsi qu'au changement de référentiels sous-tendant l'action publique.

Ainsi, nous analysons l'évolution politiques urbaines montréalaises en révélant l'émergence de nouveaux enjeux d'action collective, le changement des acteurs en présence et le renouvellement du débat public. Mais le contexte des politiques urbaines montréalaises est également un contexte de crise budgétaire et financière de l'action publique, marqué par un manque important de moyens pour soutenir les stratégies envisagées. Nous verrons dans quelle mesure ce manque de ressources publiques est une contrainte pour l'action collective.

Notre propos se décline en quatre temps. Premièrement, une analyse historique des projets urbains montréalais, des années 1950 à nos jours, retrace la construction des politiques et la succession des référentiels sous-tendant le champ de l'action publique en aménagement et dans le domaine des transports. Deuxièmement, une description du nouveau contexte de gouvernance locale, à l'échelle métropolitaine, aborde la question de la réorganisation municipale et institutionnelle et de ses conséquences directes dans le domaine des transports. Troisièmement, une définition des enjeux actuels de l'action publique dans le domaine des transports et de la mobilité urbaine met en lumière les cinq axes possibles d'une future action collective. Quatrièmement, nous concluons cette partie par la présentation des cadres et des stratégies d'action à moyen terme définis par les pouvoirs publics, dans les deux champs qui nous intéressent.

2.1 Histoire du projet urbain montréalais

Généalogie des politiques publiques : une succession de figures et de référentiels

Cette partie propose de lire les politiques publiques montréalaises en matière de transports et d'aménagement à l'aide d'une approche cognitive de l'action publique tirée de la théorie dite des référentiels des politiques publiques développée notamment par Jobert et Muller (1987). Cette approche considère l'analyse des dimensions cognitives des politiques comme centrale pour la compréhension de l'action collective. Les référentiels sont un ensemble de cadres d'intelligibilité, produits par un nombre restreint d'acteurs, qui permet, d'une part, d'interpréter l'environnement dans lequel s'inscrit une politique publique et, d'autre part, d'élaborer un cadre symbolique, normatif et réglementaire pour orienter l'action et ce, en fonction de la position relative des acteurs et des enjeux du moment. Ainsi, nous opérons une lecture sur les cinquante dernières années de l'action publique locale, pour saisir les évolutions des référentiels alimentant les politiques urbaines montréalaises. À travers cette analyse, nous cernons les référentiels mobilisés par les acteurs publics pour orienter leurs stratégies d'intervention.

En cinquante ans, plusieurs référentiels orientent et proposent des formes d'aménagement radicalement différentes selon les périodes considérées (Paulhiac, 2002). Ces figures dépendent de l'héritage urbain mais elles se construisent aussi en référence à l'environnement (économique, sociale, culturel) dans lequel s'inscrivent les actions. Chaque référentiel produit un cadre d'actions normatif spécifique. Nous verrons ainsi que plusieurs référentiels des politiques urbaines se sont succédés attribuant un rôle différent aux transports, et notamment aux transports en commun. Cette analyse démontre notamment le faible lien qui a existé entre le développement des transports sur le territoire montréalais et les politiques d'urbanisme et d'aménagement de l'espace.

De la ville moderniste à la ville réappropriée (1950-2000)

Notre analyse diachronique porte sur la période la plus contemporaine de l'histoire urbaine montréalaise, en proposant de mettre en relation la morphologie de la ville, les dynamiques de localisation des populations et des activités et les politiques urbaines. Cette histoire contemporaine de la ville démontre l'intensité des phénomènes d'expansion urbaine et de création de banlieues toujours plus périphériques ; de déconcentration des populations et des activités et d'augmentation massive de la mobilité et des déplacements des personnes et des biens. Deux périodes, au moins, sont à distinguer depuis les années 1950⁵.

Des années 1950 aux années 1970, la croissance économique et démographique ainsi que les impératifs de modernisation des territoires encouragent les politiques publiques « d'urban renewal » ou de renouveau urbain. Au Canada et au Québec, les spécialistes traduiront plutôt l'expression anglo-saxonne par les termes « urbanisme de rattrapage » (Marsan, 1994). Les projets urbains de l'époque visent la modernisation de la ville. Les stratégies de planification sont alimentées par une vision fonctionnaliste de l'espace urbain, en rupture complète avec la ville traditionnelle. À partir des années 1980, le développement urbain se poursuit à un rythme moins soutenu. Les politiques urbaines réorientent leurs stratégies vers des principes de « réappropriation » de l'espace urbain. Les politiques urbaines mettent l'accent sur des pratiques urbaines radicalement opposées à celles de la période précédente. Désormais, les politiques publiques ont tendance à favoriser les processus de reconversion, de mise en valeur de l'existant et la prise en compte du cadre de vie des usagers (Paulhiac, 2002). Ces deux figures successives de la ville et de l'action urbaine accordent des rôles différents aux transports, comme nous le verrons. En conclusion, nous posons la question de savoir si le tournant des années 2000 marque, à son tour, l'émergence d'un nouveau référentiel de l'action publique. En effet, plusieurs discours et documents d'orientation laissent penser que les acteurs de la ville, les acteurs publics notamment, promeuvent désormais une nouvelle vision

⁵ Bien entendu, un détour historique plus long démontrerait que ces phénomènes s'ancrent dans une évolution plus ancienne. L'histoire urbaine de Montréal date de plus de 350 ans. L'évolution de la forme urbaine et des pratiques de mobilité peut donc être retracée depuis l'installation du noyau urbain initial, aux pieds des rapides de Lachine. Au cours de cette histoire, la topographie des lieux (la présence du Saint Laurent, l'insularité, les rapides infranchissables), la croissance démographique et l'évolution des activités économiques et des modes de transports ont été des facteurs déterminants de la croissance et de l'évolution la forme de la ville ainsi que de la mobilité des personnes et des activités. Les premières banlieues montréalaises datent de la fin du 18^{ème} siècle. Au début du 19^{ème}, les « banlieusards » représentent plus des $\frac{1}{3}$ de la population totale de la ville (Fischler, 2002, p.73). La croissance démographique et les progrès technologiques de la seconde moitié du 19^{ème} siècle, qui permettent la motorisation des populations, sous-tendent l'expansion du territoire urbain et sa périurbanisation plus soutenues. Cette expansion urbaine est essentiellement supportée par les nouvelles infrastructures de transports collectifs (tramway, trains de banlieues). En revanche, la périurbanisation du 20^{ème} siècle, est quant à elle soutenue par l'automobile et le camionnage. Elle s'intensifie et s'accélère dès la fin de la première guerre mondiale.

de la ville et de son développement. Nous tenterons de cerner, si ce n'est la portée et l'opérationnalité de ces références, du moins leur contenu en terme d'action urbaine.

- **Le projet urbain moderniste**

La période allant des années 1950 au début des années 1970 est celle de l'urbanisme moderniste. La ville est perçue comme le creuset de la société moderne. Les politiques urbaines concourent puissamment à la transformation radicale du territoire hérité, celui de la ville traditionnelle, issue du 19^{ème} siècle. Le zonage fonctionnaliste de la ville sous-tend l'ensemble des stratégies et des interventions publiques. Dans ce contexte, les politiques de transport participent activement à la restructuration du territoire. Les voies rapides dédiées à l'automobile et le métro apparaissent alors comme les épines dorsales du développement urbain, respectivement dans les zones périurbaines et au centre de l'agglomération. Ce sont des éléments puissants d'organisation du territoire et des fonctions.

A Montréal, le projet urbain moderniste se décline tout d'abord autour la construction du centre des affaires à la façon des CBD (Central Business District) aux Etats-Unis. Il fait émerger les gratte-ciel, symboles et lieux d'activités d'un renouveau économique de la ville. Citons entre autres la Place Ville-Marie (1958-1962), les édifices Trust Royal (1959-1962), le Complexe Desjardins (1961-1971). Le centre-ville se développe aussi sous terre avec la réalisation d'une vaste ville souterraine inaugurée en 1962. Les infrastructures de communication viennent compléter ce nouveau plan. La réalisation du centre-ville s'appuie, en effet, sur la réorganisation du parcellaire et du tracé des rues. L'élargissement des rues et le percement de nouveaux boulevards ouvrent le centre à la circulation automobile. On rappellera, à ce titre, le percement du Boulevard Dorchester, le réaménagement de l'avenue Mc Gill ou encore l'élargissement des rues Sainte-Catherine, Sherbrooke ou Saint-André par exemple. Les infrastructures de communication de grand gabarit apparaissent également au cœur de Montréal. Elles sont considérées comme indispensables dans la mesure où elles permettent un accès rapide au lieu de travail et d'activité à l'échelle métropolitaine. Ainsi, les autoroutes et le métro participent au bon fonctionnement de la ville, dans cette nouvelle configuration urbaine. L'autoroute Bonaventure et l'autoroute Ville-Marie irriguent la région métropolitaine jusqu'au centre-ville, le traversant de part en part sous des tunnels. Les premières stations de métro du centre-ville sont inaugurées en 1966 et en 1967, reliant quelque 22Km de ligne. Le métro est ensuite prolongé en 1976 et 1978 puis en 1986. Ce réseau est particulièrement dense dans le CBD puisque deux lignes parallèles l'irriguent d'est en ouest⁶.

Dans le cas de la restructuration et de l'expansion du centre-ville, on peut véritablement parler de processus de renouvellement urbain. Ce renouvellement urbain s'incarne également dans des opérations de rénovations urbaines dont les principes sont ceux de la tabula rasa et de la construction neuve, sur des secteurs jouxtant le nouveau centre. La réalisation de la tour de Radio-Canada à l'est du centre-ville est un exemple assez éloquent de cette technique d'aménagement⁷. Ces politiques urbaines entraînent un déplacement et une relocalisation des fonctions et des activités qui affectent de façon négative les quartiers anciens, délaissés par les activités économiques les plus dynamiques, au profit des nouveaux édifices du centre des affaires. Durant cette période, le port de Montréal, qui jouxte le Vieux-Montréal au sud de la ville, connaît des mutations économiques et structurelles importantes qui obligent les autorités

⁶ Les réseaux de transports collectifs sont décrits dans la première partie de ce rapport, cartes à l'appui.

⁷ Ce projet représente à lui seul, selon J.-C. Marsan, « ce que les années de rattrapage ont de plus déplorable, à savoir une insensibilité totale à la ville, à sa population et à sa culture, sans même obtenir la compensation d'une architecture de qualité » (Marsan, 1994).

portuaires à délocaliser le port vers l'aval de l'estuaire dans les années 1970. Les transformations de modes de transports et de conteneurisation ainsi que l'ouverture de la voie maritime rendent obsolètes les installations portuaires en centre-ville. La fermeture des industries portuaires et des activités maritimes contribue à faire périlcliter le centre ancien et entraîne la formation d'une vaste friche en plein centre de la métropole.

Durant cette période, la croissance spatiale de Montréal est sous-tendue par une croissance démographique forte (alimentée par le baby boom et les flux de l'immigration internationale et interrégionale). L'étalement urbain est encouragé par l'augmentation du taux de motorisation des ménages et par la mise en œuvre des politiques publiques fédérales et provinciales, mais aussi municipales, la réalisation d'équipements collectifs et d'infrastructures de communications de type réseaux autoroutiers. Les autoroutes irriguent la périphérie. L'accessibilité, la disponibilité et le faible coût de l'espace à bâtir, aux franchises de la ville, ont permis aux ménages de réaliser leur « american dream ». Les familles se délocalisent en périphérie de la ville pour y construire ou acheter des maisons avec jardins. L'espace et la qualité de vie sont les atouts recherchés de la banlieue. Cette « ouverture » des espaces périphériques et leur accessibilité permettent également aux activités économiques de trouver des sites d'implantation pour suivre la main d'œuvre et la clientèle nouvellement délocalisées. Ainsi, les activités ont suivi progressivement les populations grâce aux infrastructures de communication, à la diffusion du camionnage et aux terrains vacants. Les taux d'urbanisation les plus élevés sont enregistrés entre 1960 et 1970.

L'analyse spécifique des politiques de transport montre comment les infrastructures autoroutières et le métro participent, à cette époque, à la réorganisation du territoire métropolitain. Les autoroutes jouent ce rôle à l'échelle de la région alors que le métro structure le territoire le plus central de l'île de Montréal. Les infrastructures autoroutières organisent et délimitent les espaces de l'agglomération, en assurant une liaison efficace vers le cœur de la ville. Le métro, quant à lui, dessert la partie centrale de l'île de Montréal et permet notamment d'articuler ville aérienne et ville souterraine, dans le centre des affaires. Mais le métro n'a eu vraiment un impact que dans le centre-ville car la réalisation de l'un était couplée à la réalisation de l'autre. Les opportunités foncières et la réalisation du centre des affaires ont permis d'articuler l'urbanisme souterrain à l'urbanisme du CBD.



Plan de la ville souterraine à Montréal

Source Ville de Montréal, 2004

En dehors de ce secteur, en revanche, il y a eu très peu d'investissements ou de programmes immobiliers spécifiques, intégrés ou couplés à la réalisation des stations de métro. À l'époque, le transport en commun n'est pas perçu comme un élément alternatif à la voiture, puisque les autoroutes arrivent également au cœur de la ville. C'est, avant tout, un élément de consolidation du centre des affaires et d'organisation des liaisons entre les quartiers de la ville à l'échelle métropolitaine, et le CBD. La croyance dans la fonction et le pouvoir structurant des transports est particulièrement forte. Le transport des personnes n'est pas considéré comme un élément stratégique d'action mais comme un secteur technique venant en appui aux stratégies de l'urbanisme moderniste. À ce titre, on attribue à ce secteur technique des vertus certaines. Les infrastructures de transport permettent de tramer le territoire en assurant sa bonne organisation et son bon fonctionnement, en termes de déplacements et de fluidité spatiale. Les réseaux de transports ne sont pas des moteurs de l'aménagement urbain mais permettent des articulations entre les espaces. Ces réseaux sont envisagés comme des segments et des nœuds, des tubes en quelque sorte, qui parcourent le territoire, mais sans lien direct avec le territoire urbain.

- **Le projet urbain de réappropriation**

Cette seconde période est radicalement différente de la première. La figure de la ville qui sous-tend et alimente les politiques publiques est celle de la ville historique redécouverte, consolidée et réappropriée. L'action publique vise désormais la ville héritée et tente de définir les périmètres d'interventions les plus pertinents au regard des nouveaux enjeux urbains.

À la fin des années 1970, la crise économique et l'impasse financière dans laquelle se trouve l'État Providence obligent les gouvernements nord-américains à revoir leurs modalités de travail ainsi que leurs interventions, notamment dans le champ de l'aménagement urbain. Au Québec, le moratoire sur la construction des autoroutes et le ralentissement de la croissance démographique font chuter les taux d'urbanisation, mais l'étalement urbain se poursuit. La planification technocratique et autoritaire n'est plus apte à contrer les effets pervers du modèle capitaliste et ne répond plus aux besoins des usagers. Certains projets d'aménagement soulèvent des contestations populaires sans précédent et mobilisent des citoyens dans des luttes urbaines pour la préservation de leurs quartiers et de leur qualité de vie. Ces "Mouvements Urbains Sociaux" revendiquent des modalités de décisions publiques plus démocratiques et plus de justice sociale, de solidarité et d'équité dans leurs conditions de vie. Ils sont à l'origine de mesures de participation et de consultation publiques des citoyens dans les décisions locales d'aménagement. Simultanément, les conceptions de l'action urbaine changent et une ère nouvelle s'ouvre : celle de la « réappropriation » de la ville (Marsan, 1994). C'est une période durant laquelle les réflexions en aval des décisions d'aménagement tentent de définir la ville « souhaitée » par les usagers. Ainsi, les pouvoirs publics intègrent-ils, à des degrés variables, les pratiques de consultation et de participation des citoyens aux processus de décision publique, notamment dans le champ de l'aménagement urbain. La « participation » devient alors un thème incontournable de la vie politique locale montréalaise. À Montréal, une réforme d'ampleur introduit de façon quasiment systématique cette participation des citoyens à l'élaboration des politiques urbaines. En effet, en 1988, une Politique-Cadre municipale institutionnalise la consultation publique au sein du système décisionnel montréalais (Paulhiac, 1997). Une des expériences les plus significatives de ce réaménagement du pouvoir local est la production du premier Plan d'Urbanisme de Montréal

entre 1987 et 1992, citée à juste titre comme un exemple pertinent de coproduction d'une planification stratégique, associant décideurs locaux et citoyens. Jusqu'alors, les pratiques d'aménagement avaient privilégié une planification à l'échelle de l'espace métropolitain, supervisée par le gouvernement provincial. La production du Plan d'Urbanisme de Montréal rompt avec ces méthodes tutélaires de planification en proposant, pour le territoire municipal, des options stratégiques de développement élaborées localement.

En substance, de nombreuses options d'aménagement reposent sur des principes de réhabilitation/reconversion, d'une part, et d'aménagement d'espaces publics, d'autre part. Certaines politiques publiques d'aménagement sont relativement innovantes en matière de lutte contre l'étalement urbain, du moins dans les textes. La loi sur le zonage agricole propose de mieux protéger les terres agricoles en périphérie de l'agglomération (1978). L'option préférable d'aménagement de 1978 et 1984 a, quant à elle, pour objectif de contraindre la forme de l'agglomération et d'assurer la requalification des espaces centraux (Lewis *et alii*, 2002). Cependant, cette option préférable ne sera pas suivie de programmes d'actions de la part du gouvernement provincial (certaines actions ont même été en contradiction avec les principes avancés). Dans les domaines des transports, quelques mesures tentent de répondre aux exigences d'un développement des infrastructures mieux adaptées aux nouveaux principes de l'action urbaine.

Durant cette période, le rôle des politiques de transports dans le développement urbain change radicalement. En effet, le transport en commun est désormais considéré comme le moyen de transport le mieux adapté aux exigences d'une ville de meilleure qualité. Il permet de limiter l'usage de l'automobile. Il devient donc concurrentiel à la voiture. L'offre de TC se diversifie en direction notamment des populations situées en proche périphérie de l'Île de Montréal. Le choix modal s'élargit avec la mise en place de nouvelles lignes de train de banlieue. En effet, l'accent est mis sur la « renaissance » de ces trains dont le réseau initial date, pour certaines lignes, de 1859 et des années 1880 (rénovation des lignes et remise en service entre 1982 et 2001). Cette politique se poursuit jusqu'à récemment d'ailleurs. Les remises en service les plus récentes datent de 1997 et 2000/2001 et sont l'œuvre de l'Agence Métropolitaine des Transports. Concernant ce réseau, son impact sur le territoire urbain semble encore plus faible que celui du métro. Seul le centre-ville est véritablement concerné. Les stations y sont devenues des « nœuds » de communication autour desquels des équipements ont complété l'infrastructure de transport. En dehors du secteur, il n'existe pas d'impact sur le territoire. Notons que le marché du train de banlieue est encore faiblement développé, certaines lignes sont trop récentes ou encore les espaces concernés présentent de faible potentiel pour le développement urbain (Lewis *et alii*, 2002). Le prolongement du métro que nous signalions précédemment (à la fin des années 1970 et durant les années 1980) participe désormais de cette logique d'élargissement de l'offre.

Cependant, le dysfonctionnement majeur de l'époque réside encore dans l'absence de planification stratégique articulant les enjeux d'aménagement et ceux liés aux transports. Plusieurs schémas d'aménagement du territoire sont élaborés, au niveau des différentes intercommunalités, mais ils ne forment pas un tout cohérent et stratégique et, de plus, ils ne prennent que très peu en compte les problématiques de transport (Lewis *et alii*, 2002). Un point commun entre les politiques de transport et celles de la période précédente existe cependant. Il concerne le choix de miser essentiellement sur des politiques de construction d'infrastructures et non de gestion de l'existant. Cette caractéristique de l'action publique dans le domaine des transports est récurrente jusqu'à aujourd'hui. Ce choix est sous-tendu par une

croyance toujours prégnante dans les vertus structurantes des transports en commun et des infrastructures « lourdes » de transport et de communication.

- **La troisième figure du projet urbain : La métropole durable ?**

La fin des années 1990 et le tournant des années 2000 marquent une nouvelle transformation des cadres de l'action publique dans le domaine des transports et de la planification territoriale. Les avancées réalisées dans la période précédente, en matière de transports, sont jugées trop faibles. Les pouvoirs publics décident d'accentuer leur action pour limiter l'usage de l'automobile et les dynamiques d'étalement urbain. L'accent est mis beaucoup plus fortement sur l'importance du contrôle de l'expansion urbaine et les moyens liés aux transports collectifs. Cette période récente est celle des « grandes incantations » publiques en faveur d'une ville plus durable et de l'utilisation du transport en commun. Pour souligner ces intentions, nous reprenons le contenu de deux documents de planification récemment publiés, le Cadre d'Aménagement du gouvernement du Québec (2001) et le nouveau Plan d'Urbanisme de la Ville de Montréal (2004). Beaucoup de stratégies y sont énoncées mais les actions restent encore très limitées, comme nous allons le voir.

Nous en avons tiré trois principes fondamentaux de l'action collective urbaine telle qu'elle est définie dans ces documents. Tout d'abord, nous avons relevé le souci affiché par le gouvernement du Québec de favoriser « l'emboîtement des échelles » de l'action afin d'assurer une plus grande cohérence et des coopérations facilitées entre acteurs publics. Le deuxième principe est celui de la planification stratégique. Le renouveau des documents de planification s'accompagne, en effet, d'une tentative constante de définir une « vision » et une stratégie claire des actions à mener. La planification doit permettre de favoriser le développement métropolitain le plus adapté à l'environnement actuel (économique, social, culturel, territorial) dont une des caractéristiques est sa rapidité à évoluer et son imprévisibilité. Le troisième principe est l'affirmation récurrente de la nécessité de lier, désormais plus systématiquement, les problématiques liées aux transports et celles liées à l'aménagement.

Une première vision de l'action collective nous est proposée par le Ministère des affaires municipales et de la métropole (gouvernement du Québec). Un document intitulé « Cadre d'Aménagement et Orientations gouvernementales », publié en 2001, définit les grandes orientations pour élaborer une planification dite « intégrée » de la région métropolitaine de Montréal, sur un horizon de 20 ans. Le ministère propose à ce titre une série d'orientations incitatives pour mener les politiques d'aménagement du territoire de la région métropolitaine montréalaise. Ce document est transmis aux collectivités locales qui sont censées en tenir compte dans leurs politiques. Une référence forte est faite désormais à la Métropole « *solidaire, attrayante, compétitive et durable* ». Le principe du « développement durable » guide l'ensemble du propos. Le cadre d'aménagement s'inscrit dans une lutte contre l'extension périphérique de la ville et une consolidation de l'existant, en articulant le plus systématiquement possible les problématiques de Transport et celles de l'Aménagement du territoire. Le gouvernement souhaite inciter au contrôle de l'expansion périphérique du territoire, consolider le territoire urbanisé existant, augmenter la qualité de vie dans les quartiers et privilégier les pôles d'emploi à caractère international. Il vise également l'augmentation de la part modale du transport en commun et le rapprochement des populations à proximité des réseaux de transport en commun. La densité est invoquée à ce titre comme un moyen d'atteindre cet objectif. Un autre objectif concerne l'organisation de l'action publique gouvernementale. Ce document doit, en effet, permettre à tous les ministères concernés par

l'aménagement de la région de Montréal d'orienter dans le même sens et de rendre plus cohérent leurs interventions. Il doit également permettre de développer la coopération entre les acteurs locaux de l'aménagement.

En théorie, cette position sur le fond et la forme de l'action publique, pour un meilleur aménagement de la région métropolitaine de Montréal, est louable. Cependant, certains auteurs reprochent au document en question de faire reposer ces orientations sur des hypothèses de développement qui pourraient s'avérer utopiques ou peu adaptées à l'environnement urbain montréalais : par exemple, les densités envisagées sont déjà celles qui existent sur le territoire visé ; ou encore, le document suppose que les populations susceptibles de revenir s'installer en centre auront les mêmes comportements que les populations qui y résident actuellement (Lewis *et alii*, 2002). De plus, le manque réel de coopération entre acteurs publics ne disparaîtra certainement pas de lui-même, sur les simples recommandations ou incantations du gouvernement québécois, le document n'étant de toute façon pas opposable aux collectivités locales. Cette vision de la métropole montréalaise, proposée par le gouvernement, risque d'être porteuse de faibles effets induits sur les politiques urbaines des municipalités.

Le second document qui a retenu notre attention est le nouveau Plan d'Urbanisme de Montréal (version publiée au printemps dont l'adoption est prévue fin 2004). Dès le début du document, le principe du développement durable est également affirmé comme moteur de la réflexion et des stratégies proposées. Il est écrit que « le plan d'urbanisme constitue un instrument privilégié pour faire émigrer la Métropole vers un développement durable offrant une meilleure qualité de vie » et également que « la ville de Montréal souscrit aux principes du développement durable notamment quant à l'aménagement de son territoire et entend mettre en œuvre à cet effet une approche équilibrée » (Ville de Montréal, 2004). Une des stratégies principales est également la prise en compte de « l'existant » sur le territoire de la municipalité et de la « qualité des acquis ». Un des premiers secteurs d'intervention alors évoqué est celui des transports collectifs : « dans l'esprit du Protocole de Kyoto, le développement se fera de manière à accroître l'utilisation du transport collectif » (Ville de Montréal, 2004). Plusieurs orientations sont proposées dans cette optique. La première concerne la préservation et le maintien de la qualité des milieux de vie. La seconde porte sur les réseaux de transports. Ces réseaux doivent être « des réseaux de transport structurants, efficaces, et bien intégrés au tissu urbain ». Ils sont perçus et définis comme des principes organisateurs du territoire et de son développement. Une priorité est donnée aux transports collectifs, notamment sur le métro et les trains de banlieues (prolongations de lignes existantes).

Des similitudes existent par rapport à la période précédente, les années 1980-1990, du moins pouvons-nous en poser l'hypothèse. L'action urbaine est toujours orientée vers une lutte contre l'étalement urbain, notamment aux moyens des transports collectifs. En revanche, le nouvel argument est celui du développement durable. Ces documents sont trop récents pour saisir, dans les faits, et évaluer les évolutions de l'action publique en aménagement et dans le domaine des transports. Des similitudes existent également avec la période des années 1960 et 1970. Ce qui est frappant dans ce cas précis, c'est la similitude des concepts employés dans les stratégies sous-tendant les politiques urbaines des années 1960 et celles d'aujourd'hui. On retrouve le même vocabulaire et la même façon d'envisager l'intervention sur le territoire. Les réseaux de transports sont perçus comme « structurants » et « organisateurs » du développement futur du territoire montréalais. De ce point de vue là, au moins, il y a peu d'innovation de la part des pouvoirs publics.

2.2 Innovations institutionnelles dans le domaine de la gouvernance locale et des transports

Un constat plutôt négatif émane donc de l'historique des projets urbains, concernant le clivage entre la planification des transports et celle de l'aménagement du territoire. La fragmentation des responsabilités en matière d'aménagement et de transport en commun est certainement une des sources de ce clivage, tout comme le rôle attribué aux réseaux de transports par les pouvoirs publics. Cependant, certaines réformes institutionnelles récentes tentent de palier à ces dysfonctionnements. En effet, des réformes administratives importantes ont redistribué les compétences et les territoires de l'action publique locale. De nouvelles institutions gouvernementales locales, municipales et métropolitaines, ont été créées. Ces innovations institutionnelles s'accompagnent également d'innovations dans le domaine des transports, avec la création d'un nouvel organisme chargé de la gestion et du développement du réseau de transport en commun dans la métropole. Ces changements peuvent effectivement apporter plus de cohérence et de coordination dans les deux champs d'action qui nous intéressent, l'aménagement et les transports. Cependant, il est trop tôt pour dresser un bilan. Nous nous contenterons donc de souligner les opportunités intéressantes pour l'action collective.

- **La réorganisation municipale et administrative : de nouvelles institutions urbaines et métropolitaines**

A la fin de l'année 2000, le Québec connaît une réforme institutionnelle et administrative majeure touchant l'organisation municipale de la province : la fusion des municipalités. Cette réforme marque un tournant dans l'histoire institutionnelle du Québec. Elle a pour conséquence une redistribution des compétences et une nouvelle articulation entre les échelons territoriaux, notamment dans la région montréalaise. Au plan politique local, cette réforme crée de nombreuses tensions dans la population et dans les équipes municipales en place. En effet, cette réforme est imposée par le gouvernement provincial, « par le haut », aux municipalités des régions concernées, sans consultation ou concertation préalable. Cette « technique » décisionnelle ou cette stratégie politique sont très mal accueillies par certaines municipalités. Tant est si bien, qu'en juin 2004, plusieurs municipalités ont souhaité se « défusionner ». Cette situation crée donc une certaine instabilité institutionnelle et politique. Cependant, il est très peu probable qu'un véritable retour en arrière s'opère. La fusion est bien une réalité. La situation devrait s'engager sur la voie de la consolidation.

Les Nouvelles Villes

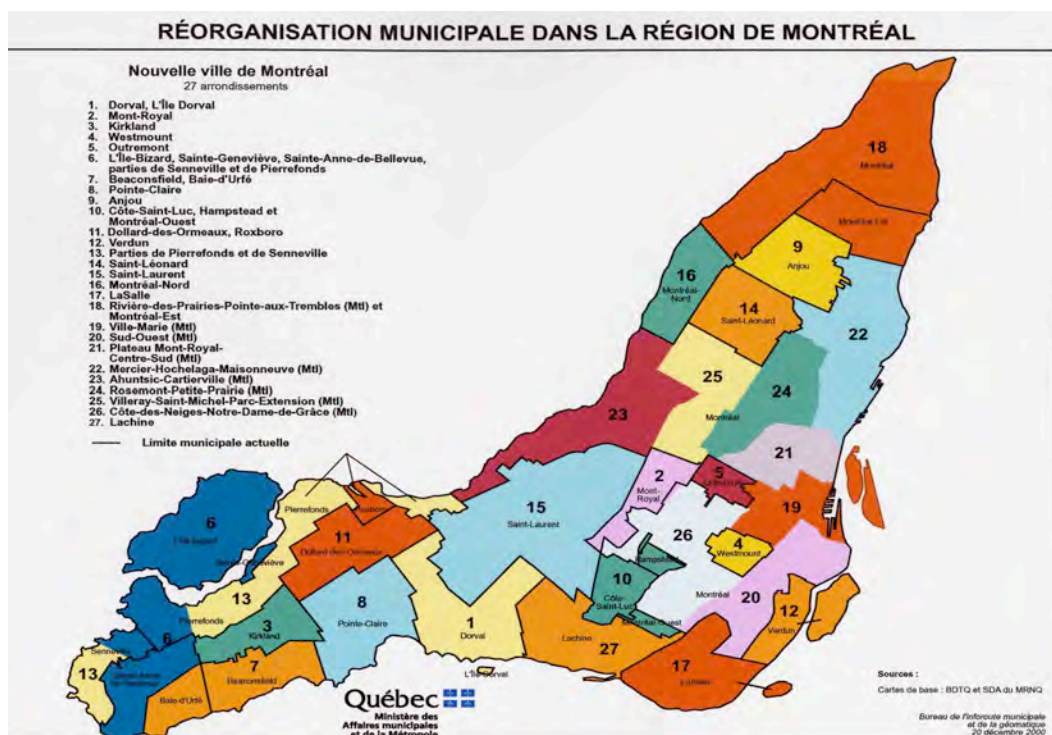
En avril 2000, le gouvernement du Québec présentait un *Livre Blanc sur la réorganisation municipale* visant à réorganiser les structures municipales québécoises, notamment dans les agglomérations principales de la Province, avec pour objectif, de diminuer le nombre de municipalités. Cet objectif se concrétise à travers deux Lois provinciales majeures. Tout d'abord, au printemps 2000, la Communauté Métropolitaine de Montréal est créée, couvrant un territoire tout d'abord de 105 municipalités, ramené ensuite à 64, sur l'agglomération montréalaise. Puis, la loi 170 de décembre 2000 crée cinq grandes municipalités dans les agglomérations de Montréal, Québec et de l'Outaouais. Dans la région de Montréal, la fusion concerne trois ensembles de municipalités. Tout d'abord ce sont les municipalités de l'Île de Montréal qui sont « fusionnées » pour donner naissance à la Nouvelle Ville de Montréal (27 municipalités concernées). Ensuite, c'est la fusion des municipalités de l'Île de Laval au nord qui donnent naissance, à leur tour, à la nouvelle Ville de Laval. Enfin, sur la rive sud de l'île de Montréal, une nouvelle ville est créée, celle de Longueuil. Ces fusions impliquent une

réorganisation en profondeur des découpages sub-municipaux et des services administratifs ainsi que des compétences dans les nouvelles municipalités créées.

La nouvelle Ville de Montréal présente donc un territoire beaucoup plus vaste que par le passé, géré par une seule autorité. Cette fusion peut être un gage de plus de cohérence et de coordination des actions. Nous avons évoqué précédemment le nouveau Plan d'Urbanisme. Ce dernier concerne effectivement le territoire de cette nouvelle ville. Cependant, la division de ce territoire en 27 arrondissements (correspondant peu ou prou aux anciennes municipalités) soulève encore la question des processus décisionnels et des articulations à trouver entre les territoires infra-municipaux. L'arrondissement fait partie de la ville, mais c'est également une instance politique distincte. Le conseil d'arrondissement se compose des conseillers de la ville qui représentent l'arrondissement au conseil de la ville de Montréal. S'ajoutent aux conseillers de la ville, des conseillers d'arrondissement dans les arrondissements de moins de 60'000 habitants. Le conseil d'arrondissement peut formuler des avis et faire des recommandations au conseil de la ville sur le budget, sur l'établissement des priorités budgétaires, sur la préparation ou la modification au plan d'urbanisme, sur les modifications aux règlements d'urbanisme ou sur tout autre sujet que lui soumet le conseil de la ville. Le conseil d'arrondissement a, pour l'arrondissement, des compétences, pouvoirs et obligations dans les domaines suivants (Ville de Montréal, 2004).

- l'urbanisme et la délivrance de permis;
- la prévention en matière de sécurité incendie ;
- l'enlèvement des déchets domestiques et la collecte sélective ;
- le développement économique local, communautaire et social ;
- la culture, les loisirs et les parcs d'arrondissement ;
- la voirie locale.

Il maintient en fonction un bureau d'arrondissement, aux fins notamment de l'émission des permis et de la mise à la disposition de la population de toute information sur une matière qui relève du conseil de la ville de Montréal ou du conseil d'arrondissement.



La Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM)

La CMM fut instituée le 16 juin 2000 par le chapitre 34 des Lois du Québec 2000. Elle est entrée en fonction le 1^{er} janvier 2001. Elle concerne 64 municipalités. Cet organisme est dédié à la planification, à la coordination et au financement dans l'exercice de l'ensemble de ses compétences. Elle remplace l'ancienne communauté urbaine de Montréal. Ses compétences et sa structure organisationnelle sont les suivantes :

La CMM possède 9 compétences :

- Aménagement du territoire
- Développement économique
- Développement artistique et culturel
- Logement social
- Équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain
- Transport en commun et réseau artériel métropolitain
- Planification de la gestion des matières résiduelles
- Assainissement de l'atmosphère
- Assainissement des eaux

La structure organisationnelle est composée de trois institutions :

- Un conseil
- Un comité exécutif
- Les commissions permanentes

Cette instance a en charge la planification stratégique de la région dans divers domaines dont ceux du Transport et de l'Aménagement du territoire, mais aussi celui du développement économique, du développement des infrastructures, etc. Elle est sensée proposer une vision commune, un plan de développement économique et un schéma d'aménagement et de développement pour coordonner le développement de la région. Elle devrait également assurer la cohérence, à cette échelle, des programmes et politiques gouvernementales ainsi que des organismes régionaux et leur intégration à la vision métropolitaine de développement retenue. Enfin, elle devrait doter la région métropolitaine de Montréal d'une fiscalité basée sur une diversification des sources de revenus.

Au titre de ses compétences, la CMM est en train de rédiger une « Vision métropolitaine de transport » qui exposera les grandes orientations qui pourraient alimenter dans les années à venir la CMM en matière de transport métropolitain. En effet, elle s'est vue confier la planification du transport en commun et la coordination ainsi que le financement des aspects ayant un caractère métropolitain. Un des points notamment sur lequel la CMM s'est déjà exprimée et qui la préoccupe est celui du financement du transport en commun.

• Une innovation dans le domaine des transports : la création de l'Agence Métropolitaine des transports (AMT)

Evoquons enfin, la mise en place de l'Agence Métropolitaine des Transports (l'AMT), en 1995/1996. C'est, au Canada, une des premières agences gouvernementales financée par le transport individuel automobile et dédiée à la gestion et au développement du transport en commun. La structure de financement de l'AMT est relativement originale : elle sollicite les automobilistes en tirant une partie de ses revenus d'une taxe sur l'essence et de taxes sur les immatriculations. Elle couvre un territoire de 64 municipalités, soit la région métropolitaine de Montréal. Sa mission générale est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes

par le transport collectif. Elle a une vocation d'organisme de concertation pour planifier et coordonner le développement des différents services de transports en commun au niveau métropolitain.

Ces dernières années, l'AMT a beaucoup œuvré pour le re-développement du réseau des trains de banlieues. Elle est également très active dans le domaine de la prospective des transports en commun, en proposant des projets de transports collectifs innovants pour la région. Certains lui reprochent d'ailleurs de prendre une position parfois un peu trop radicale dans le débat sur la place de la voiture dans la ville et, en contrepartie, de développer une « idéologie » du transport en commun trop éloignée des enjeux actuels montréalais (Fischler, 2004). Cependant, cette institution est relativement bien perçue. Elle est considérée comme un point d'ancrage fondamental des futures politiques de transport dans le contexte de création des nouvelles institutions politico-administratives en 2001.

Ce bref panorama institutionnel a souligné le contexte relativement nouveau dans lequel l'action publique prend désormais place. En matière de transport et d'urbanisme, cette action devra répondre à une série de cinq enjeux que nous avons identifiés ci-dessous.

2.3 Les cinq enjeux de l'action publique en matière de mobilités urbaines

- **Le maintien des acquis en matière de transports publics : le premier défi montréalais**

Le premier défi montréalais en matière de politiques de transports et de déplacements, est le maintien des acquis liés aux structures de transports publics existantes. Plusieurs scientifiques s'accordent pour constater et mettre en lumière les atouts montréalais en termes de transports en commun et notamment de réseaux de bus et de train de banlieue (Ewing, 2004 ; Fischler, 2004) : ces infrastructures certes vieillissent mais elles ont le mérite d'exister ; ensuite, elles desservent un territoire relativement important et dense et, enfin, elles représentent encore une part modale importante. Comparativement aux situations des autres villes québécoises, canadiennes ou nord-américaines, la situation montréalaise concernant la part modale des TC est, en effet, particulièrement élevée, comme nous l'avons vu précédemment.

De plus, les institutions dédiées aux transports publics ou en charge de la planification des réseaux, et récemment mises en place, sont des instruments intéressants a priori. Leur création peut être interprétée comme le signe d'une volonté politique de maintenir le secteur des transports collectifs, tout en renouvelant les outils de planification territoriale. De la même façon, l'idée de lier désormais plus systématiquement les politiques d'urbanisme, d'aménagement et celles de transport souligne le rôle majeur des transports collectifs dans le développement urbain. Ce contexte serait donc plutôt favorable au maintien et à l'amélioration du réseau de TC montréalais. En revanche, l'existence d'enjeux et de nombreuses contraintes questionnent cette dynamique institutionnelle et politique : contraintes démographiques, environnementales, financières et sociales.

- **Les dynamiques démographiques : des forces d'inertie opposables au projet de restructuration du territoire métropolitain**

Une première contrainte est d'ordre démographique. Le vieillissement de la population de l'agglomération et sa très faible croissance envisagée pour les 20 prochaines années sont des contraintes majeures pour les politiques urbaines et les politiques de transport à venir. En effet, les dynamiques ne permettent pas d'envisager des politiques de restructuration territoriales d'envergure.

La population de la RMM s'élève à 3.4 millions (soit environ la moitié de la population du Québec) et 1.5 millions de ménages. En 2001, l'Ile de Montréal, au centre de la région métropolitaine, concentre 53% de la population et 57% des ménages pour un territoire équivalent à 13% de la région métropolitaine. Cette part est en diminution constante. Depuis 1971, le poids de l'Ile-centre a diminué de 20%. Les villes de Laval, au nord de l'Ile de Montréal, et de Longueuil, au sud de l'Ile, représentent chacune 10% de la population de la RMM. Enfin, les couronnes nord et sud représentent presque 30% de la population de l'agglomération, soit environ 1 million d'habitants. Ce sont ces secteurs qui ont connu la plus forte croissance démographique de ces dernières années. Du point de vue de l'évolution démographique générale de l'agglomération montréalaise, on constate, d'une part, un vieillissement de la population et, d'autre part, un fort ralentissement de la croissance démographique (Ville de Montréal, 2001). Ces dynamiques ne sont pas sans rappeler celles des populations européennes et notamment françaises.

Le vieillissement de la population

Le vieillissement de la population est un phénomène remarquable sur l'ensemble de l'agglomération. Actuellement, les populations les plus âgées (plus de 65 ans) sont plus nombreuses dans l'Ile de Montréal et, notamment, dans la partie la plus centrale de l'Ile que dans le reste de l'agglomération (14.9% contre 8.8 %). Sur ce secteur, les populations de plus de 65 ans sont passées de 10.8% en 1971 à 14.6% en 1991 et à 14.8% en 1996. Cependant dans ces secteurs centraux, cette population tend à se stabiliser alors que celles des 0 à 19 et de 35 à 49 ans augmentent. Si la croissance des populations les plus âgées tend à se poursuivre d'ici 2026, il semble que ce soit les territoires les plus récemment urbanisés qui soient touchés le plus fortement. Ce sont donc les banlieues de l'extérieur de l'Ile de Montréal, et notamment les couronnes, qui devraient vieillir le plus rapidement. La structure par âge des quartiers les plus centraux de l'agglomération démontre, en effet, une certaine stabilité depuis quelques années. Les projections prévoient que 428'688 personnes auront plus de 65 ans en 2026 et que seulement 22% de cette population sera localisée sur l'Ile de Montréal. Dans la partie la plus centrale de l'Ile, cette part de la population tendra à se stabiliser par rapport à aujourd'hui.

Parallèlement à cette évolution, on constate également qu'entre 1991 et 1996 le nombre de ménages a continué à augmenter sur la région métropolitaine. Les prévisions soulignent la poursuite de cette tendance et une augmentation du nombre de ménages en périphérie de l'Ile de Montréal, notamment des ménages constitués d'une seule personne. En banlieues, les ménages présentent généralement des tailles plus importantes qu'en centre. Ce sont des ménages plus jeunes et avec des proportions de propriétaires beaucoup plus élevées⁸.

⁸ Le taux de propriétaires est inférieur à 30 % dans l'ancienne ville de Montréal et supérieur à 65% dans une banlieue comme Laval ou encore dans les couronnes les plus récentes (Fischler, 2002, p.86)

Le ralentissement de la croissance démographique

Depuis 1966, la croissance démographique ralentit dans l'agglomération montréalaise. La croissance naturelle de la population diminue légèrement. C'est donc principalement l'immigration qui alimente la croissance démographique. Ces populations nouvellement arrivées se localisant de préférence dans les quartiers les plus centraux de l'agglomération (d'où une croissance des populations jeunes dans ces secteurs). Mais en comparaison avec les agglomérations de Toronto ou de Vancouver, la part de l'immigration dans la population totale de l'agglomération est beaucoup moins importante. Montréal a accueilli 4 fois moins de nouveaux arrivants que Toronto et 2 fois moins que celle de Vancouver entre 1994 et 1999. Les projections démographiques actuelles prévoient une croissance de la population montréalaise très faible, d'environ 400'000 personnes pour les 20 prochaines années. À titre comparatif, sur la même période, l'agglomération de Toronto verrait augmenter sa population de 2 millions d'habitants. Cette croissance montréalaise sera surtout favorable aux périphéries de l'agglomération (les couronnes) et non aux parties les plus centrales qui continueront à perdre de la population.

Une forte inertie du territoire

Ces deux tendances soulèvent des questions quant à l'utilisation de l'espace et aux pratiques de mobilité futures des populations. Plus précisément, le vieillissement de la population et l'augmentation du nombre de ménages interrogent les pressions sur la demande de transport.

Les populations qui vieillissent sont des populations qui vivent de plus en plus longtemps et en bonne santé ; les populations de plus de 65 ans ont un niveau de vie de plus en plus élevé (comparativement aux générations antérieures), des demandes de loisirs et de consommations différentes des populations actives; elles sont largement motorisées et utilisent de préférence la voiture (elles ont en effet une forte propension à délaisser le transport en commun) ; enfin, elles résident en périphérie (pas de volonté de retour au centre) ; elles concourent donc à entretenir voire à augmenter les déplacements dans l'agglomération, tout en changeant certainement les destinations. Le nombre de ménages augmentant et vieillissant en périphéries, on peut donc supposer que les déplacements se diversifient et se multiplient également. À ceci, il faut ajouter la structure démographique par sexe : les femmes sont de plus en plus mobiles et leur taux de motorisation est également en croissance. Le recours à l'automobile devrait donc augmenter. Le modèle prévisionnel du Ministère des Transports du Québec prévoit, pour la période 1996-2021, une augmentation totale de 430'000 unités automobiles dont 315'000 dans les couronnes sud et nord de l'agglomération (MTQ, 2001)⁹.

Le ralentissement de la croissance démographique ne permet pas, en revanche, d'envisager une restructuration en profondeur du territoire. Les 400'000 habitants supplémentaires attendus ne présentent pas un potentiel suffisant pour envisager des opérations d'urbanisme et d'aménagement ayant un impact sur la forme urbaine ou une transformation des modes de déplacements (Fischler, 2004). On ne peut espérer fonder des stratégies d'aménagement sur la consolidation de certains pôles urbains par exemple ni la construction de nouvelles lignes de transport en commun ou de TCSP¹⁰. L'apport supplémentaire de population ne représenterait pas un achalandage suffisant pour rentabiliser de nouvelles lignes de transports en commun ni un bassin de résidents suffisant pour créer des pôles urbains plus denses.

⁹ En revanche, l'augmentation de la durée de vie pose également la question de la gestion du handicap des personnes les plus âgées et de l'adaptation de l'offre de transports, notamment collectif, en direction de ces populations (Bussière, 2004).

¹⁰ TCSP : transport en commun en site propre

- **La réduction de l'usage de l'automobile : pour une meilleure prise en compte de l'environnement**

Malgré une situation moins catastrophique qu'ailleurs, Montréal fait face aux deux problèmes « classiques » liés à l'usage massif de l'automobile par les populations : la congestion et la pollution. En effet, les experts s'accordent à dire que la congestion et la pollution n'ont pas atteint les niveaux critiques de certaines villes nord-américaines ou même européennes (Fischler, 2004 ; Ewing, 2004). Cependant, la performance des réseaux routiers et des déplacements motorisés en automobile est de plus en plus affaiblie par l'augmentation des taux de motorisation et des déplacements. Au-delà des performances sur les déplacements, plusieurs type d'arguments sont avancés pour lutter contre l'usage massif de la voiture en ville. Ces arguments défendent tout d'abord l'intégrité du milieu de vie urbain pour les citoyens montréalais. D'autres arguments sont d'ordre environnementaliste : lutter contre les émissions polluantes et des GES. C'est d'ailleurs le leitmotiv de nombreux acteurs de la ville : collectivités locales, institutions publiques en charge du TC, groupes écologistes et environnementalistes.

Les « externalités négatives » des déplacements en automobile qui sont dénoncées concernent autant la qualité de vie des résidents, que l'environnement naturel ou encore la santé. Elles concernent également les performances économiques des entreprises. En effet, la congestion par exemple rend problématique, dans certains secteurs de l'agglomération, l'approvisionnement des entreprises en matières premières ou l'accès de la main d'œuvre au lieu de travail. Comme nous le verrons dans la troisième partie de ce rapport, la mobilité liée à l'automobile n'a absolument plus la côte à Montréal, du moins dans les débats publics.

- **Comment envisager les questions d'accessibilité et d'équité sociale dans le champ de l'aménagement et des transports ?**

Un des enjeux, beaucoup plus rarement exprimé et faiblement débattu, est celui des transports et des inégalités sociales. La forte dépendance à la voiture pénalise ceux qui n'en possèdent pas ou qui ne sont plus en possibilité de conduire (Fischler, 2002). Pour l'instant, ces problèmes sont très peu débattus publiquement, certainement parce que Montréal est dans une situation sociale moins dramatique que certaines grandes villes des USA. Pourtant, un enjeu social fort se dessine à l'échelle de l'agglomération, bien cerné par quelques chercheurs.

Cet enjeu est né de deux constats simples établis par Lewis (Lewis, 2004) et Fischler (Fischler, 2004). Le premier constat concerne l'inadéquation entre la structure des TC et celle de l'emploi. Le second constat concerne l'inadéquation entre l'offre de TC et la localisation des populations les plus défavorisées.

L'inadéquation entre la structure des TC et celle de l'emploi

Premièrement, les pôles d'emplois ne sont pas toujours facilement accessibles en TC, même les pôles les plus centraux. En dehors des pôles, les emplois sont dispersés et plus facilement accessibles en voiture. Deuxièmement, les emplois ont tendance à se délocaliser en périphéries de la ville, notamment les emplois de moindre qualification ; or la main d'œuvre pour ces emplois est généralement plus défavorisée que la moyenne et donc plus dépendante des TC ; les emplois en périphéries sont généralement peu desservis par les TC d'où un problème d'inadéquation entre la localisation des emplois et la localisation de la main d'œuvre. Il existe donc un véritable problème d'accessibilité à l'emploi pour les populations les plus défavorisées.

Le risque d'inadéquation entre l'offre de TC et la localisation des populations les plus défavorisées

Un autre problème social se pose à propos du réaménagement de certains quartiers centraux. Les politiques actuelles ont tendance à favoriser la densification des secteurs situés autour de stations de métro et de bus existantes. Cette tendance correspond à la volonté d'accroître l'utilisation du transport en commun et de lutter contre l'extension périphérique des villes. Cependant, une des conséquences de ce type d'aménagement est la gentrification des secteurs en question. A Montréal, les programmes immobiliers proposés sont souvent d'assez haute gamme, si bien qu'il y a un effet d'éviction des populations les moins favorisées de ces quartiers. Ce processus a pour conséquence d'éloigner les populations plus pauvres des transports en commun.

La question de l'accessibilité des plus pauvres aux transports est primordiale dans les quartiers centraux et péri-centraux. C'est surtout l'île de Montréal qui est concernée par cette problématique (Montréal Nord, Anjou, Verdun, c'est-à-dire les vieux faubourgs) et les premières banlieues (des années 1920 à 1960-70). Dans ces banlieues anciennes, deux phénomènes se cumulent : le vieillissement des populations et la paupérisation. En plus, du point de vue du paysage et de la forme urbaine, ce sont des quartiers souvent dégradés, déqualifiés. Il faudrait que ces quartiers soient mieux desservis en services, en équipements, en transports et que l'on envisage des mesures de prévention de la paupérisation et de la ghettoïsation. Mais le phénomène risque de s'étendre au-delà, vers les banlieues vieillissantes, dans les couronnes plus récentes (Fischler, 2004)

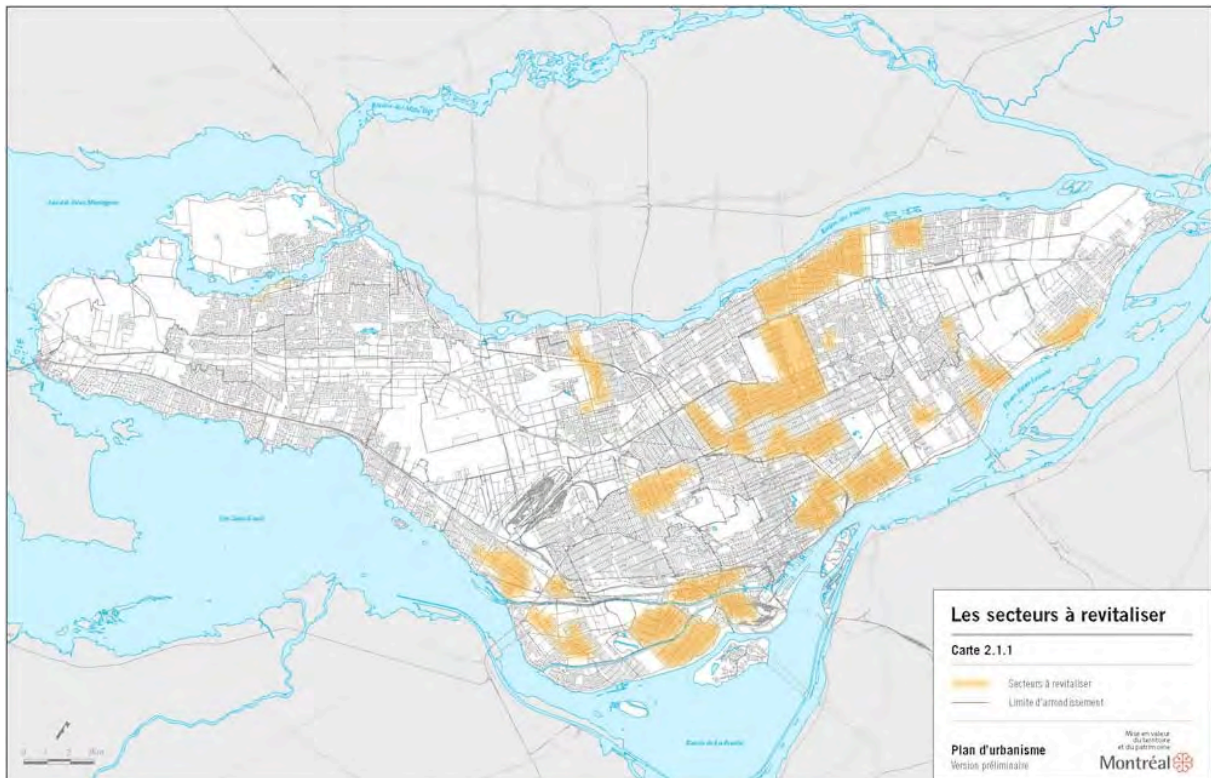
Des tentatives d'agir sur les processus de précarisation et de pauvreté urbaine : l'exemple des programmes de Revitalisation Urbaine Intégrée

Il existe, à Montréal, un programme de revitalisation urbaine et sociale des quartiers les plus défavorisés. A l'instar de la politique de la ville en France, cette revitalisation vise un retour à la normalité sociale et urbaine de certains secteurs relégués. Elle est sous-tendue par une action multisectorielle et transversale couvrant simultanément plusieurs domaines : le cadre physique urbain, l'emploi, la santé, la sécurité etc.¹¹. Un double principe anime ces actions publiques. Les moyens mobilisés et les actions intersectorielles envisagées visent des territoires spécifiques mais sont intégrés à une vision d'ensemble généralement formalisée au sein d'une stratégie globale de type contrat d'agglomération. A Montréal, ce type d'actions est également à l'œuvre sur plusieurs secteurs de la ville où se cumulent les handicaps. La Ville a lancé, avec l'aide financière et contractualisée du gouvernement provincial, une série de programmes de revitalisation urbaine et sociale ainsi qu'un contrat de ville. Après la fusion des municipalités de l'île de Montréal pour constituer désormais une seule municipalité, ce contrat quinquennal (2003/2007) engage la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec dans une série d'interventions financées conjointement, à parité. Le contrat vise à améliorer,

¹¹ Ces politiques urbaines intègrent des problématiques de développement social urbain déjà inscrites à l'agenda des villes quelques décennies plus tôt. Aux Etats-Unis, une première stratégie de revitalisation avait été lancée dans les années 1970, après les programmes de rénovation urbaine des années 1950 et 1960, intitulé Community Development Block Grant (CDBG), mais celui-ci ne visait que l'amélioration du cadre physique et la réhabilitation de l'habitat de ces secteurs pauvres. Désormais, d'autres politiques et d'autres stratégies sont venues compléter les moyens mobilisés pour traiter simultanément de nombreuses facettes du renouvellement urbain des secteurs urbains relégués. Elles ont démarré à partir de 1994 avec les programmes Empowerment Zones et Enterprise Zone puis se sont poursuivies au début des années 2000 avec le Renewal communautaire. Cependant, certains auteurs dénoncent la faible proportion des territoires effectivement visés par ces programmes : actuellement 154 zones seulement sont concernées dont 20 zones rurales (Donzelot et alii, 2003).

d'une part, l'offre d'emplois dans la région métropolitaine et, d'autre part, les infrastructures et les services dans les secteurs de l'habitat, des transports, de l'environnement, de la culture et du développement social.

Dans ce cadre précis, un programme de « revitalisation urbaine intégrée » (RUI) permet des interventions ciblées sur les quartiers les plus sensibles au centre de l'agglomération, avec pour objectifs de lutter contre la pauvreté et d'améliorer le cadre de vie. Mais, dans ces programmes, il n'existe quasiment rien sur les TC et sur les liaisons inter-quartiers. Seules les questions de sécurité routières apparaissent clairement dans les programmes. La nouvelle Ville de Montréal est également en train de produire son Plan d'Urbanisme. Une part importante semble être faite à la question des transports et notamment des TC dans ce nouveau document. Le plan souligne en effet l'importance de « l'effet structurant » des TC et reconnaît également l'enjeu de conserver et mettre en valeur les acquis du réseau montréalais de TC. Cependant, rien n'est proposé pour traiter l'iniquité sociale face aux transports. De plus, l'état des finances publiques en matière de transport est critique, ce qui ne permet pas d'envisager des projets d'envergure à moyen terme.



- **L'enjeu financier ou comment penser l'avenir en terme projets**

Nous concluons ce portrait de l'action publique et des politiques urbaines en matière de transport par l'aspect financier de l'action publique. L'ampleur des déficits budgétaires dans les TC (liés au déficit d'exploitation) et le contexte de compressions budgétaires posent la question cruciale suivante : comment financer l'entretien et le renouvellement des TC ? Les infrastructures et les équipements de transports ont été construits ou mis en place dans les années 1960. Ils ont donc vieilli : il faut changer la flotte de bus et moderniser les systèmes d'exploitation. Les investissements envisagés sont très importants. Concernant le réseau de bus, il faudrait environ un billion de dollars pour changer les bus et 1.5 billions pour le système informatique de gestion (Haider, 2004). Les infrastructures routières devraient également être modernisées. Or il revient au gouvernement de financer cet investissement car le secteur privé n'intervient pas dans le financement du transport. Par conséquent, où trouver cet argent ?

Les budgets d'exploitation du transport en commun sont en déficit. Il n'y a donc pas de profit à réinjecter¹². Actuellement, les ressources financières du transport en commun proviennent de quatre sources : les usagers, le gouvernement provincial, les municipalités et les taxes prélevées auprès des automobilistes. La répartition entre ces sources a fortement évolué depuis 1992, suite à la réforme de la participation financière du gouvernement du Québec. En effet, en 1992, la réforme du gouvernement libéral, dite « réforme Ryan », transforme radicalement la structure de financement du transport collectif. Le gouvernement supprime, à cette époque, l'ensemble des subventions directes à l'exploitation. C'est, entre autres, la fin des subventions à l'exploitation pour les trois sociétés de transport de la région montréalaise, la fin des subventions au conseil métropolitain de transport en commun, la fin des subventions à l'exploitation des trains de banlieues, la baisse du taux de subvention pour l'achat d'autobus. En revanche, le gouvernement conserve un rôle majeur dans le financement des dépenses en immobilisation. Ainsi, la participation du gouvernement a chuté de 24.2 % entre 1992 et 2001 et représente aujourd'hui 16% du coût total du transport en commun.

Dans ce contexte, la répartition des ressources s'est largement modifiée entre 1992 et 2001. Dans un premier temps, les municipalités ont considérablement augmenté leur propre participation, notamment entre 1991 et 1996 (+15%). Cette participation est alimentée par les revenus des taxes foncières locales. Sur la période suivante, celle-ci s'est stabilisée pour finalement diminuer à son tour de 5% et couvrir finalement 36.5% du coût total du transport en commun en 2001. Aujourd'hui, la plus grosse part de ce coût est couverte par la participation des usagers qui s'élève à 40%. Depuis 1991, leur contribution a augmenté de 6.2%. Elle représente annuellement un montant d'environ 390 millions de dollars. Enfin, une innovation majeure a consisté à créer, en 1992, une taxe sur l'essence et sur les immatriculations de véhicules individuels, donc de faire supporter une partie du coût du transport en commun aux automobilistes. Ce montant prélevé représente 7.9% du coût du TC. Remarquons que dans le contexte canadien, le palier fédéral ne peut intervenir dans le financement du transport urbain.

Cependant, l'avenir est loin d'être assuré. En effet, l'AMT envisage un manque à gagner croissant jusqu'à 160 millions de dollars d'ici 2010 (AMT, 2003). Or les ressources dédiées au transport en commun sont difficiles à augmenter. Le gouvernement québécois ne semble

¹² Les usagers financent qu'à 55% des coûts d'exploitation en payant leurs billets (en Europe, proportion d'environ 20 à 30% ; Toronto : 80%)

plus enclin à modifier sa position sur la participation qu'il pourrait de nouveau accorder à ce secteur public, du fait des déficits publics. Les municipalités de la région se positionnent plutôt en faveur d'un allègement des taxes locales. Enfin, les taxes automobiles prélevées sur l'essence et dédiées au transport en commun n'ont pas vu leur montant modifier depuis leur création, en 1992. Au vu de ce constat, la société de transport de Montréal évoque une augmentation tarifaire du transport en commun comme ultime solution, tout en soulignant les limites flagrantes d'un tel choix (AMT, 2003). Il faudrait pouvoir augmenter le prix des cartes mensuelles de 10 à 30%. Or une augmentation de 10% entraînerait une diminution de l'achalandage de 2 à 5%, ce qui aurait pour conséquence de diminuer les revenus des transports en commun.

Que se passera-t-il si le gouvernement n'investit pas dans les TC ? S'il n'y a pas d'argent, il y a un risque fort de voir les services publics de transports être amputés ou coupés. Il y a déjà des réorganisations de services de bus (en termes de fréquence et d'itinéraire) qui visent à mieux rentabiliser les lignes existantes. Si des coupes plus marquées ont lieu, cela entraînera vraisemblablement une augmentation de l'utilisation de la voiture et défavorisera les plus pauvres. Cette situation n'est pas unique à Montréal, elle existe dans plusieurs villes au Canada. Elle peut être décrite actuellement comme un état de crise latent (Haider, 2004 ; Fischler, 2004).

La période actuelle est donc bien une période de ruptures et d'innovations. Mais elle est également une période de remise en cause de l'action publique dans le secteur des transports, tant du point de vue des orientations stratégiques que des moyens à mobiliser. Ainsi, les intentions affichées par les pouvoirs publics (favoriser la ville durable, lier aménagement et transport, développer le transport en commun, etc.) sont soumises à de fortes contraintes, comme nous l'avons souligné. Dans ce contexte relativement difficile, le gouvernement du Québec a lancé, début 2001, un débat public touchant directement la question de la mobilité sur l'agglomération montréalaise et les futurs projets à mettre en oeuvre. Une analyse de ce débat public permet de saisir d'une autre manière l'état de la question des transports à Montréal.

3. Débat public et controverses autour de la relation ville-transports

Une commission consultative dite « commission Nicolet » a été créée le 30 janvier 2001 par le gouvernement du Québec pour *«déterminer l'opportunité d'un nouveau lien de transport entre Montréal et la rive sud, identifier le ou les corridors et les types de liens susceptibles d'améliorer la mobilité inter-rives des personnes et des marchandises»* (Commission Nicolet, 2003). À l'origine de la commission et de ses débats, il y a le projet de réaliser un nouveau franchissement routier, à savoir un pont entre la rive sud de l'agglomération et l'Île de Montréal, afin de remédier aux problèmes de congestion en heures de pointe notamment. Cette commission a eu pour mandat d'étudier l'opportunité d'interventions en matière de mobilité sur ce secteur géographique, en amont de toute analyse et proposition de réalisation de projets spécifiques. L'insularité de Montréal a créé des difficultés de circulation entre l'Île et la rive sud. Plusieurs ponts ont été construits ainsi qu'un tunnel mais l'accroissement des flux pose des problèmes d'efficacité des transports terrestres entre ces deux espaces. Ainsi, la commission a mené une étude, tous secteurs confondus, des problématiques, des contraintes et des solutions d'un éventuel programme d'interventions pour améliorer cette mobilité. Durant 2 ans, la commission a commandé une série d'études scientifiques mais aussi de sondages. Elle a également procédé à une vaste consultation publique. La consultation publique est un exercice de participation de citoyens, d'organismes et d'institutions qui le souhaitent, à la réflexion d'ensemble et aux débats organisés par la Commission. Une série de séances publiques (appelées « audiences publiques » au Québec) permet aux gens qui le souhaitent d'exprimer leur point de vue, devant la commission et, le cas échéant, de déposer un mémoire écrit présentant leurs arguments.

Le rapport final de la commission et les divers documents alimentant son expertise sont des révélateurs puissants des tendances actuelles animant les débats scientifiques, politiques et techniques autour de la question des déplacements et des transports à Montréal. Deux niveaux de discours peuvent être distingués : le discours et les analyses scientifiques, d'une part, et le débat public, d'autre part. Les travaux scientifiques ont permis de « faire le tour » de la question de la mobilité et des transports à Montréal, voire de mettre à jour les analyses. Ce panorama pluridisciplinaire permet de dresser un tableau exhaustif des tendances actuelles en matière de mobilité et d'alimenter un débat scientifique, en articulant ce thème aux questions économiques, démographiques, sociales, urbaines, etc. du développement montréalais. Ces travaux ont largement alimenté le présent rapport. Cette expérience a également permis la construction d'une expression « publique » et d'opinions spécifiques, alimentées par des acteurs très diversifiés. Ces « révélations » des audiences publiques et des mémoires sont construites sur des opinions singulières et collectives, proposant des visions spécifiques de la ville et de la place des transports.

Nous proposons ci-dessous d'analyser ce débat public construit lors du travail de la commission Nicolet. Les mémoires proposent généralement deux volets que nous analysons dans cette partie : un premier volet sur les enjeux liés à la mobilité des personnes et un autre sur les solutions souhaitables. Les questions auxquelles nous souhaitons répondre en étudiant ces deux thèmes sont les suivantes : quelles sont les références qui sont mobilisées dans ce débat spécifique et quelles visions de la ville et de l'action publique proposent-elles en matière d'aménagement et de transports ?

3.1 Présentation du corpus de données

L'analyse porte sur 27 mémoires déposés devant la commission Nicolet, entre mars et avril 2002, et rendus publics. Ces documents sont très diversifiés quant à leurs auteurs, leur présentation et leur format mais également leur longueur et leurs thèmes. Sur 27 mémoires, 26 traitent des déplacements de personnes et parfois du transport des marchandises. Un mémoire traite exclusivement du transport des marchandises. Nous n'avons pas retenu ce document pour notre analyse. Tous ces mémoires sont rédigés en français, sauf un rédigé en anglais. La région de Montréal est une région biculturelle franco-anglaise. Cependant, la faible proportion de mémoires en langue anglaise s'explique certainement par le fait que le sujet portait sur un territoire largement francophone. La longueur des documents varie de 1 page à 47 pages. En moyenne les documents ont 14.5 pages. Certains portent des titres (10 sur 26).

Concernant les auteurs des mémoires, nous avons recensé :

- 8 mémoires issus d'associations (organismes sans but lucratif) ;
Parmi ces associations plusieurs distinctions sont à faire : deux associations représentent des entreprises et des intérêts économiques privés (l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et la Corporation du Tunnel Notre Dame) ; Deux associations militent dans le domaine du transport collectif et durable (Transport 2000 et Option Transport Durable) ; deux autres associations militent pour la protection de l'environnement (Conseil Régional de l'Environnement et Mouvement au Courant) ; une association pour le développement du vélo en ville ; enfin, une association militant pour un développement urbain responsable.
- 5 mémoires issus de citoyens de l'agglomération montréalaise (francophones) ;
- 4 mémoires présentés par des représentants de municipalités ou intercommunalités ;
- 3 mémoires issus de groupes communautaires
- 2 mémoires d'organismes publics en charge du transport (l'AMT et la STM)
- 2 mémoires présentés par des représentants de confédérations syndicales (CSN et FTTQ)¹³ ;
- 1 mémoire d'une chambre de commerce et d'industrie (de l'est de l'Ile de Montréal),
- 1 mémoire de professionnels de la santé.

La société civile, entendue simplement comme la sphère extérieure aux pouvoirs publics et au champ de l'économie, est très présente dans cette consultation publique :

- Ainsi, 61.5% des mémoires proviennent d'associations (ne représentant pas d'intérêts publics ou économiques), de citoyens et de groupes communautaires ainsi que de confédérations syndicales.
- Dans le champ des pouvoirs publics, des administrations et des institutions publiques, 7 mémoires ont été proposés, soit 27% des mémoires étudiés.
- Les trois derniers mémoires proviennent d'organismes représentant des intérêts économiques (L'association des propriétaires d'autobus du Québec et la chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'Ile de Montréal).

¹³ CSN signifie : Confédération des Syndicats Nationaux et FTTQ : Fédération des Travailleurs et Travailleuses du Québec.

La liste des participants est présentée ci-après.

Analyse des mémoires de la Commission Nicolet sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la rive-Sud	
Organismes et citoyens participants	Fonctions ou rôle
1 Agence Métropolitaine de transport	Agence gouvernementale en charge des TC dans la métropole créée en 1995
2 Société de transport de Montréal	Entreprise publique d'organisation des TC des personnes sur le territoire de Montréal
3 Transport 2000	Association (1977), défend les intérêts des usagers des TC au Québec
4 Option Transport Durable	Association créant un site web de référence pour la promotion des transports écologiques et collectifs au Québec
5 Comité Interrégional pour le transport des marchandises	Association (1999) de 70 membres, leaders des transports, de l'industrie, du secteur socioéconomique du Grand Montréal
6 Association des propriétaires d'autobus du Québec	Association des propriétaires de bus (1926) pour le développement de l'industrie de l'autobus
7 Corporation du tunnel Notre dame	"Entreprise" pour la promotion, la réalisation, la construction d'un lien de circulation à péage entre rive sud et Montréal
8 Montreal Urban Cyclists	Association anglophone de promotion du vélo à Montréal
9 Unité Santé au travail et environnementale	Appartient à la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal centre
10 Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal	Chambre consulaire des entreprises privées
11 Confédération des syndicats nationaux	Représente 270'000 salariés dont 8'300 dans les secteurs du transport
12 Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec	Représente 200'000 salariés dans divers secteurs
13 Conseil régional de l'environnement de Montréal	Association pour la protection de l'environnement (1996)
14 Table d'aménagement du quartier Hochelaga Maisonneuve	Table multisectorielle pour l'aménagement du secteur regroupant des intervenants des milieux communautaires, culturels, institutionnels, des affaires, résidents
15 Table pour l'aménagement du centre-sud	Idem pour le secteur centre - sud
16 Société de développement communautaire de Montréal	Association pour promouvoir l'écologie sociale
17 Groupe de recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve	"Professionnels" militant pour un développement urbain responsable
18 Mouvement au courant	Groupe bénévole (1989) écologistes
19 Ville de Montréal	Municipalité
20 Ville de Chateauguay	Municipalité
21 MRC de Roussillon	Intercommunalité
22 Députée Mme Houde Pepin	Députée
23 H. Girard	Citoyen(ne)
24 B. Terrault	Citoyen
25 Jean-Pierre Panet	Citoyen
26 Paul Lavallée	Citoyen
27 Robert R. Beaudouin	Citoyen

3.2 Analyse de la formulation des enjeux

- **Deux enjeux complémentaires : réduire la mobilité en automobile et accroître la mobilité en transports en commun**

Notons, en préambule, que l'ensemble des textes énonce clairement la nécessité d'améliorer effectivement la mobilité quotidienne des montréalais entre la rive sud et Montréal et, souvent, sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. L'analyse des mémoires fait ressortir deux catégories d'enjeux complémentaires concernant l'amélioration de la mobilité à Montréal. En effet, la très grande majorité des mémoires propose, d'une part, de réfléchir à la réduction de la mobilité automobile et, d'autre part, à l'accroissement et/ou à l'amélioration de la mobilité liée aux transports en commun. La seconde proposition étant présentée comme le corollaire de la première. La réduction de la mobilité automobile est justifiée par une série d'arguments soulignant les externalités négatives de l'utilisation de la voiture en ville. Ces externalités sont nombreuses et de différents ordres : social, environnemental, économique, de santé publique, et spatial. En contrepartie, l'accroissement ou l'amélioration de la mobilité par le transport en commun est jugé comme l'alternative la plus adaptée à l'amélioration des conditions de mobilité urbaine, d'une part, et du milieu urbain d'un point de vue général, d'autre part. D'une manière un peu caricaturale, les arguments en faveur du TC font généralement le pendant systématique des inconvénients générés par la mobilité automobile. La mobilité, telle qu'elle se pratique à Montréal aujourd'hui, est donc perçue comme néfaste pour la vie urbaine. Tous les enjeux soulevés s'appuient sur ce constat. Aucun mémoire n'évoque les « bienfaits » de la mobilité, liés par exemple au développement économique, au bien-être des populations etc. Ces dimensions positives de la mobilité semblent avoir disparu du fait d'une inflation trop forte des mobilités individuelles et de l'usage de l'automobile. Ainsi, la grande majorité des mémoires sont-ils contre le projet d'un nouveau franchissement routier sur ou sous le Saint-Laurent.

Sur les 26 mémoires analysés, seulement 20 explicitent les enjeux de l'action dans le domaine de la mobilité montréalaise, soient 76% des mémoires. En effet, certains mémoires exposent directement des solutions à mettre en œuvre dans le champ des transports, sans camper leurs propos sur un diagnostic ou état des lieux de la question de la mobilité à Montréal. Les mémoires ne présentant aucune analyse des enjeux (6 mémoires) émanent des acteurs suivants : la Table de Concertation d'Hochelaga Maisonneuve (organisme de réflexion sur le devenir du quartier en liaison avec la Ville de Montréal); le Groupe de Recherche Urbaine d'Hochelaga Maisonneuve (association de militant sur le devenir du quartier); la Ville de Châteauguay (municipalité) ; la MRC de Roussillon (intercommunalité) et deux citoyens. Cette lacune dans des mémoires issus de pouvoirs publics et d'organismes de réflexion sur l'aménagement d'un quartier a de quoi surprendre. Les mémoires de ces participants sont uniquement construits autour de propositions d'actions très opérationnelles, d'une part, et très précises ou spécifiques, d'autre part. Ces propositions concernent généralement des quartiers ou des secteurs précis.

- **Cinq raisons pour agir sur la mobilité quotidienne**

Nous proposons une analyse simple des enjeux de l'action sur la mobilité urbaine quotidienne à Montréal. Nous avons identifié et classé les raisons invoquées pour mener une action (généralement présentée comme devant être publique) sur la mobilité urbaine en cinq catégories génériques de raisons, en fonction des externalités négatives qui sont évoquées (sociale, environnementale, économique, spatiale et de santé). Pour chaque catégorie, nous

avons également précisé différents sous-thèmes. Ces enjeux sont présentés dans le tableau ci-dessous, par ordre d'importance, c'est-à-dire des plus souvent énoncés au moins souvent énoncés dans les mémoires.

Généralement, chaque mémoire aborde plusieurs thèmes. Les exposés sont très clairs, mettant parfois en relations plusieurs arguments pour appuyer leur démonstration. Cependant, l'analyse des discours fait apparaître que les enjeux présentés sont faiblement territorialisés, restant plutôt de l'ordre du général et ne s'inscrivant pas toujours dans les spécificités montréalaises et territoriales détaillées.

Tableau 21 - Enjeux et arguments en faveur de l'amélioration de la mobilité montréalaise

Enjeux	Contenu général	Fréquence /20	%
1. Social	Thème du social <ul style="list-style-type: none"> Diminution de la qualité de vie Insécurité Temps de circulation trop long / Congestion Assurer plus d'équité sociale Déclin de la vitalité urbaine du centre / du noyau urbain Perte du lien social 	18/20 13/18 4/18 4/18 3/18 2/18 1/18	90 72 22 22 16.5 11 5.5
2. Environnemental	Thème de l'environnement <ul style="list-style-type: none"> Emissions polluantes (air et eau) Emission GES Menace sur écosystème Coût énergétique/Consommation d'énergie fossile 	15/20 12/15 8/15 3/15 3/15	75 80 53 20 20
3. Economique	Thème de l'économie <ul style="list-style-type: none"> Perte de temps et de revenus Améliorer le transport de la main d'œuvre Améliorer le transport des matières premières Coût élevé pour les services publics et les municipalités La question de la revitalisation de l'est de Montréal 	10/20 4/10 4/10 4/10 2/10 1/10	50 40 40 40 20 10
4. Spatial	Thème du spatial <ul style="list-style-type: none"> Étalement urbain anarchique /Étalement urbain crée des coupures et désintégration sociale et spatiale Étalement urbain coûteux (financièrement et en espace) Affecte le centre Effet induit de l'étalement urbain : la congestion 	9/20 3/9 3/9 2/9 1/9	45 33 33 22 11
5. Santé	Thème de la santé <ul style="list-style-type: none"> Nuisances (non précisées) Nuisance sur appareil respiratoire et cardio-vasculaire Accidents de la route Sédentarisation 	8/20 5/8 2/8 2/8 1/8	40 62.5 25 25 12.5

- **Du projet de société au projet territorial**

Tous les mémoires dénoncent la part modale trop importante occupée par l'automobile dans les déplacements des personnes. Les enjeux de l'action énoncés visent, globalement, à réduire les externalités négatives de l'usage massif de la voiture en ville. La question de l'amélioration de la mobilité montréalaise est avant tout présentée comme une question générale de société et non comme un problème uniquement montréalais. En effet, l'échelle des enjeux les plus fréquemment avancés ne concerne pas directement le territoire de Montréal et ses spécificités mais une « macro » échelle où se croisent des intérêt généraux et des enjeux globaux (pour ne pas dire planétaires dans certains cas). Les mémoires les plus détaillés et basant leur exposé sur des données propres au territoire montréalais sont généralement des mémoires de personnes publiques, relativement spécialisées dans le champ du transport et de la mobilité (exemple : de l'AMT ou de Municipalités).

Le premier enjeu avancé est d'ordre « social », dans 90% des mémoires examinés. Par le terme « social », nous entendons la question du bien-être des populations, lié à l'intégrité de leur milieu de vie dans la ville. Généralement, cet enjeu est le plus désincarné ou déterritorialisé. L'idée centrale qui l'anime est celle de l'amélioration des conditions de vie des gens, d'un point de vue général. L'argument de la qualité de vie ou de la qualité du milieu de vie est en effet récurrent (72% des arguments sociaux) mais peu de précisions sont données quant à la réalité de la situation dans les quartiers. Bien que cet enjeu soit local, il ne repose pas sur une description précise de la situation montréalaise et des quartiers concernés. Les participants souhaitent que l'action sur la mobilité soit une occasion de penser et d'améliorer l'environnement urbain dans lequel ils vivent. La notion de « quartier » ou de « centre » est parfois évoquée, mais aucune précision n'est ajoutée sur un secteur géographique en particulier ou sur un type particulier de dégradation.

Le second enjeu le plus souvent évoqué est l'enjeu environnemental, présent dans 75% des mémoires étudiés. La question principale est ici de réduire les pollutions, là encore d'une manière générale (80% de la question environnementale) et également de réduire les émissions de gaz à effet de serre (53% de la question environnementale). Les arguments avancés ne se situent pas à l'échelle du territoire montréalais. Les données et les exemples font référence à des transformations mondiales (évolution du climat par exemple ; accord de Kyoto également) et non à une situation locale précise. Peu de chiffres sont donnés. Souvent l'argument environnemental rejoint l'argument social. Les émissions polluantes (pollution de l'aire, bruit, etc.) sont des facteurs de dégradations de la qualité de vie des citoyens montréalais, par exemple (le lien entre les deux arguments est présent dans 13 mémoires sur 20 étudiés). Il est également évoqué en relation avec l'enjeu de santé publique, comme nous le verrons plus loin.

La moitié des mémoires avancent également un argument économique à la nécessité d'améliorer la mobilité sur le territoire montréalais, en constatant que la situation actuelle nuit aux activités économiques locales. L'échelle invoquée est ici celle du territoire de l'agglomération montréalaise. Quelques exemples précis sont même mis en avant. La question centrale est celle de l'accessibilité des zones économiques et des liaisons entre ces zones et leur marché. Les mauvaises conditions de déplacements des personnes et des marchandises (dues à la congestion principalement) entraînent des pertes de temps et de revenus pour les entreprises, un transport problématique de la main d'œuvre et des matières premières. Un

secteur semble particulièrement touché : l'est de l'Île de Montréal. Dans un mémoire, le territoire montréalais est donc invoqué et décrit plus précisément.

Moins de la moitié des mémoires évoquent ensuite des enjeux d'ordre spatial ou de santé publique. L'enjeu spatial se résume essentiellement à la lutte contre l'étalement urbain et ses effets négatifs sur la structure du territoire et sur les coûts qu'il génère. On craint une « désintégration » du territoire (coupures spatiales, coupures sociales, effets nuisibles sur le centre de l'agglomération). Les coûts élevés évoqués sont pour les municipalités principalement qui doivent réaliser des infrastructures, financer des services aux populations par exemple. Cet enjeu concerne directement l'agglomération montréalaise. Cependant, là aussi, les mémoires donnent très peu d'exemple de ces effets induits indésirables. Sans être analysées de façon précise, ces dynamiques urbaines sont donc considérées comme nuisibles pour l'ensemble de l'agglomération.

Du point de vue de la santé publique, les nuisances engendrées par l'utilisation massive de l'automobile sont précisées dans certains mémoires. Cet enjeu est mis en avant dans 40% des mémoires, et souvent en relation avec l'enjeu environnemental (7 mémoires sur 20).

- **Qui dit quoi ?**

Les mémoires présentant le plus faible argumentaire (un seul enjeu évoqué) émanent généralement d'organismes « spécialisés » dans un secteur particulier (deux mémoires seulement sont dans ce cas : celui de la chambre de commerce et d'industrie et celui du service de santé). À l'opposé, peu de mémoires présentent l'ensemble des cinq arguments dans un même texte. Quatre mémoires le font cependant : celui de l'AMT, de la STM, de l'association « Transport 2000 » et de l'association « Option Transport Durable ». Par conséquent, ce sont des organismes spécialisés dans les domaines des déplacements et, plus spécifiquement, dans les transports collectifs et/ou durables, qui proposent les argumentaires les plus fournis. Généralement, ces organismes spécialisés dans le transport collectif avancent le même type d'argumentation, en faveur d'une réduction drastique de la mobilité par l'automobile. Selon eux, l'utilisation massive de la voiture génère, tout d'abord, de graves nuisances environnementales : émissions polluantes, émissions de gaz à effet de serre et coût énergétique élevé, dont les conséquences sur le climat planétaires mais aussi sur la qualité de l'air et l'environnement urbain montréalais sont importantes. Ces premiers effets ont alors tendance à nuire à la santé mais également à la qualité de vie dans les quartiers (bruit, insécurité, perte de temps etc.). De plus, au niveau spatial, l'utilisation massive de la voiture contribue, selon ces organismes, au processus d'étalement urbain, lui-même générateur de désintégration spatiale et sociale et de coûts financiers importants. Enfin, cette utilisation de l'automobile se fait dans des conditions difficiles de circulation qui nuisent à la compétitivité des entreprises.

Les mémoires présentant des couples d'enjeux proposent soit le duo « Environnement+Social », soit le duo « Economie+Social ». Ces préoccupations reflètent les paradoxes des politiques urbaines actuelles et des réflexions menées sur le développement durable : comment concilier les dimensions économiques et sociales du développement des sociétés contemporaines ? Et comment soutenir le développement, urbain notamment, sans détériorer l'environnement et la qualité de vie ? Quant aux mémoires reposant sur des trios d'enjeux, ils proposent toujours une réflexion sur les dimensions environnementales et sociales de la mobilité, auxquelles s'ajoute l'une ou l'autre des dimensions économiques, spatiales ou de santé.

Observons maintenant les discours d'acteurs particuliers. Les pouvoirs publics avancent quels types d'arguments ? Nous avons noté une relativement faible participation des municipalités ou des pouvoirs publics d'une façon générale aux audiences publiques (15% des mémoires). Nous avons même noté que sur les quatre mémoires émanant de municipalités, deux d'entre eux ne faisaient pas état d'enjeux particuliers mais uniquement de propositions d'action. Ces deux mémoires sont dans une logique d'équipement de leur territoire, d'accès aux services, de maximisation des conditions de mobilité. Ils ne sont pas dans une logique systémique de réflexion sur les conditions de cette mobilité et sur les dynamiques de l'agglomération. La Ville de Montréal et Mme la députée Houda Pépin proposent, quant à elles, une analyse des enjeux.

La ville de Montréal se positionne contre l'idée d'un nouveau pont entre les deux rives au sud de l'agglomération. Elle en dénonce les effets pervers : l'augmentation de l'utilisation de l'automobile nuit à l'environnement (pollutions, consommation énergétique) et alimente la spirale (pervers) étalement urbain-congestion-projets routiers. Les effets seraient enfin très négatifs pour le milieu urbain et sa qualité de vie, à cause de processus de dégradation de ce milieu et de l'émergence de problèmes d'insécurité. Mme Houda Pépin dénonce le «cauchemar » de la congestion routière qui nuit aux intérêts économiques de la rive sud et crée également des problèmes d'insécurité pour les citoyens.

Les citoyens sont extrêmement sensibles à leurs conditions de vie et au maintien d'une certaine qualité de vie et de sécurité dans leur quartier (3 mémoires sur 4 évoquent les enjeux d'une action sur la mobilité, en se focalisant essentiellement sur cet aspect). Ce constat apparaît assez logique.

3.3 Analyse de la formulation des solutions et des stratégies d'action

- **Trois stratégies possibles : agir sur l'offre de transports, les déplacements et/ou la mobilité**

Nous avons utilisé une grille d'analyse qualitative (présentée ci-dessous), inspirée de plusieurs travaux de chercheurs sur les transports et la mobilité urbaine. Ce tableau est inspiré, tout d'abord, des travaux du Groupe de Batz, travaux de prospective sur les politiques de mobilités urbaines (Theys *et alii*, 2000). Il est également inspiré des travaux de Franck Scherrer (Vanier et Scherrer, 2004)

Trois types de politiques peuvent être distingués en matière de déplacement des personnes :

- Les politiques de transport qui jouent sur l'offre structurelle de transport, disponible pour les usagers, en amont des déplacements à proprement parler. Ces politiques concernent essentiellement l'offre d'infrastructures de transports, existantes ou à développer. Ces politiques de transports concernent le secteur des transports collectifs et le secteur des transports routiers, de façon qualitative ou quantitative.
- Les politiques de déplacement proposent, quant à elles, d'agir sur la gestion des comportements et des façons de se déplacer dans la ville. Les actions jouent alors sur les possibilités et le contexte de circulation des personnes.

- Enfin les politiques de mobilité ont pour champ d'action l'environnement des déplacements et les facteurs pouvant influencer les déplacements en dehors du secteur des infrastructures. Elles sont beaucoup moins développées que les deux autres types de politiques, comme le suggère le tableau suivant.

Grille de lecture des politiques urbaines de transports, déplacements et mobilité

	Régulation collective	Régulation individuelle
Accroissement de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Politique de transport <ul style="list-style-type: none"> - Dév. d'infrastructures routières (rocade franchissement, ponts, tunnels) - Augmentation de l'offre de TC (métro, RER, sans partage de la voirie) - Nouvelles technologies de transport : voiture propre, métro automatique • Politique de déplacement <ul style="list-style-type: none"> - Péage de financement des infrastructures - Transport gratuit • Politique de mobilité <ul style="list-style-type: none"> - Politique horaire des services et des commerces (politique du temps) 	<ul style="list-style-type: none"> • Politique de transport <ul style="list-style-type: none"> - TC limité aux zones denses et automobile généralisée ailleurs - Dégrèvements fiscaux pour l'achat de voiture propre - Essence à prix bas - Transport à la demande • Politique de déplacement <ul style="list-style-type: none"> - Tarification différenciée dans le temps et dans l'espace - Voie réservée au co-voiturage • Politique de mobilité
Diminution de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Politique de transport <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration qualitative des TC - Passage au TCSP - Partage de la voirie - Modes doux sous l'angle des infrastructures • Politique de déplacement <ul style="list-style-type: none"> - Réduction de la vitesse automobile - Politique de stationnement payant, résidents, réduction des places au lieu de travail - Parc relais - Tarification préférentielle • Politique de mobilité <ul style="list-style-type: none"> - Politique d'occupation des sols (organisation de la densité, limitation de l'étalement urbain) - Action à la source du lieu de résidence et du lieu de travail - Plan de déplacement des entreprises - Politique de mixité fonctionnelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Politique de transport <ul style="list-style-type: none"> - Voiturage à partage et covoiturage • Politique de déplacement <ul style="list-style-type: none"> - Rationnement des droits à circuler : par plaque minéralogique alternée - Taxe environnementale (taxe sur le carbone) - Incitation financière au covoiturage • Politique de mobilité

Chaque politique peut avoir pour effet d'augmenter la mobilité des personnes ou, au contraire, de la diminuer, selon les actions privilégiées. De même, ces politiques agissent soit au niveau collectif, soit au niveau des comportements individuels. Cette grille nous a permis de déchiffrer les solutions présentées dans les mémoires déposés devant la commission Nicolet. Selon telle ou telle option privilégiée, les propositions des mémoires reflètent une certaine vision de la ville et de la société urbaine contemporaine. Ces propositions ne sont donc pas « neutres ». Elles sont sous-tendues par des représentations, des valeurs et des normes précises.

- **Contre l'automobile, Augmenter l'offre de transport collectif : le leitmotiv du débat public**

Malgré la diversité des participants, des tendances « lourdes » se dégagent clairement du débat public « Nicolet ». Nous avons déjà souligné le souhait très marqué des participants de réduire la mobilité automobile dans l'agglomération montréalaise. La très grande majorité des mémoires énonce, par conséquent, une opposition nette, presque « farouche », au projet de nouveau lien routier entre la rive sud et l'Île de Montréal. La majorité de solutions proposées est alors axée sur le transport en commun et ses vertus. Elle propose d'augmenter l'offre de TC, essentiellement par le biais de réalisation de nouvelles infrastructures. Ces solutions concernent donc uniquement une action publique dans le domaine des transports (et non des déplacements, ni de la mobilité). Elles sont « structurelles » et proposent une régulation collective de la question des déplacements individuels à Montréal.

Les nouvelles infrastructures de transports collectifs sont perçues comme la solution la plus adaptée pour réduire l'usage de l'automobile, comme si la réalisation de nouveaux TC entraînait automatiquement un changement de la répartition modale. Ce rejet massif de la voiture en ville se formalise dans quelques textes de façon forte, pour ne pas dire virulente. A titre d'exemple, nous citons un extrait du mémoire de la Confédération des Syndicats Nationaux (CSN, 2002, p.6) :

« [La CSN propose] un virage à 180° en faveur du transport en commun. L'ordre de préséance entre l'automobile et le transport en commun doit être inversé. Le transport en commun ne doit plus être perçu comme un mode de régulation collective de l'automobile. C'est l'automobile qui doit servir au développement du transport en commun. »

L'offre d'infrastructures envisagée privilégie, dans une large mesure, la complétion des réseaux existants de TC et la réalisation de nouvelles infrastructures de TC et, notamment, d'un transport collectif en site propre (TCSP). 72% des mémoires souhaitent la réalisation de nouvelles infrastructures de TC (prolongement des lignes existantes de métro, bus, trains de banlieues et/ou réalisation de nouveau type de transport en commun). L'idée d'un transport en commun alternatif de type TCSP est présente dans 44% des mémoires étudiés. Le TCSP privilégié est un Système Léger sur Rail (SLR) dans 80% des solutions de TCSP envisagées. Il est localisé sur l'estacade d'un pont existant, le pont Champlain, reliant la rive sud à l'Île de Montréal. Cette solution est largement portée par l'Agence Métropolitaine des Transports et reprise par un nombre important de participants. L'idée d'un TCSP est elle-même inspirée des expériences européennes en matière de TC et surtout des politiques françaises. Plusieurs mémoires évoquent, en effet les politiques de tramway des villes françaises. L'AMT a d'ailleurs effectué un voyage d'étude en France afin de visiter plusieurs sites et observer les

systèmes de TCSP français. Grenoble, Lyon, Strasbourg, Nantes, Bordeaux et d'autres villes ont été visitées. Le document synthèse présentant le bilan des expériences en question encense littéralement le tramway « à la française » qui est paré de nombreuses vertus selon le personnel de l'AMT. Beaucoup de mémoires déposés devant la commission Nicolet ne font d'ailleurs que reprendre l'argumentaire de l'AMT, qui a largement diffusé ces idées en la matière en dehors de la commission Nicolet. Deux mémoires proposent un autre type de TCSP : un mémoire étudie l'idée d'un lien ferroviaire nouveau sur le Saint-Laurent tandis qu'un autre propose plutôt la mise en place d'un réseau express régional sur rail.

Plusieurs participants ont également un panel de solutions complémentaires à ajouter à ces premières propositions structurelles. Parmi ces mesures complémentaires, une idée intéressante concerne la gestion du stationnement. En effet, cette idée a percé dans le débat et l'argumentaire collectif. 24% des mémoires y font allusion, en proposant d'agir sur l'offre de stationnement et sa gestion, pour dissuader l'utilisation de l'automobile en ville. L'offre de stationnement est, en effet, une variable importante pour agir sur la mobilité liée à l'automobile. Les propositions sont de plusieurs ordres : diminuer l'offre hors sol de stationnement longue durée en centre-ville, au lieu de travail, ou taxer plus fortement le stationnement longue durée, par exemple. Jusqu'à présent la Ville de Montréal a mené une politique en la matière avec un seul objectif : répondre à la demande. Cependant, dans le mémoire qu'elle a déposé devant la commission Nicolet, elle propose de changer de cap en envisageant la possibilité d'une politique de restriction de l'offre de stationnement sur le secteur du centre-ville.

En revanche beaucoup d'aspects de la mobilité urbaine et de l'action publique sont occultés dans ces mémoires. Agir sur la mobilité urbaine suppose d'avoir une vision systémique des déplacements, des enjeux et des solutions à envisager. Or dans ces mémoires, aucune vision systémique des solutions n'est proposée. De plus, la mobilité montréalaise n'est envisagée que sous l'angle des déplacements en heure de pointe, dans les corridors rive sud/Montréal. Certes, l'objet de la Commission Nicolet était d'étudier les possibilités d'amélioration des déplacements entre ces deux ensembles géographiques. Les problèmes les plus importants sur ces deux secteurs sont liés aux déplacements domicile-travail en heure de pointe. Cependant, une solution à ce problème spécifique ne peut être envisagée seule, sans réfléchir à la mobilité et sa structure. Les composantes de la mobilité montréalaise ne sont pas toutes évoquées et étudiées. Rien n'est dit de la mobilité liée aux loisirs, au travail féminin ou aux personnes âgées par exemple.

Aucune solution ne porte sur la question sociale de la mobilité et des déplacements, notamment la question de l'accessibilité et de l'équité sociale face aux transports. De la même manière, aucune solution n'évoque les questions du financement des transports et des projets ; les questions des tarifs ou des coûts des titres de transport, ou encore des partenariats possibles. Nous avons pourtant souligné l'urgence à penser ces questions, dans le cas montréalais. Quelques incantations sont lancées dans les mémoires concernant la nécessité de lier les politiques de transports à celles d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme (20% des mémoires évoquent cet enjeu). Cependant, cet enjeu n'est pas explicité ni exposé du point de vue des acteurs à mobiliser, des compétences, des responsabilités ou encore des outils à développer pour y parvenir. Finalement, les questions des échelles de l'action collective, des acteurs et des outils de planification sont éludées, ce qui paraît compromettre grandement les propositions initiales en matière de transports. Nous ne détaillerons pas ici les propositions contradictoires, en terme d'effets attendus, de certains mémoires.

Cette analyse des enjeux et des solutions nous permet de définir le référentiel actuel qui oriente le débat et l'action collective en matière de mobilité montréalaise. En effet, les propos étudiés produisent un corpus très clair de références, de valeurs et de normes relativement cohérent. Ce corpus définit un certain rapport au monde, une vision de la ville contemporaine et définit un champ d'action collective dans ce domaine spécifique, celui de la mobilité urbaine contemporaine.

3.4 Réactualisation des référentiels de l'action publique ou pérennité du référentiel techniciste ?

L'analyse des mémoires présentés à la commission Nicolet dévoile l'ensemble des références, des valeurs et des normes mises en avant sur la scène publique pour appréhender la question de la mobilité à Montréal. Ce débat a fait notamment émerger les figures particulières du milieu urbain concerné et les enjeux en termes de déplacement des personnes. En fonction de ce portrait, divers projets ont été proposés. Selon nous, deux grandes figures apparaissent à travers ce débat : celle de la ville durable et celle du transport collectif comme outil structurant le territoire urbain. La première figure propose une série de critères pour caractériser un état souhaitable de la ville de demain. Pour atteindre cet état souhaitable, la seconde figure propose un ensemble de références et de mesures à adopter. Ces deux figures fondent donc un référentiel de l'action publique particulier que nous proposons d'explicitier ici.

- **La ville sans voiture et le développement durable**

Un élément récurrent du débat public montréalais autour des transports est le rejet de la voiture en ville et la préservation de l'environnement urbain au sens large du terme. Un des lobby les plus virulents lors de la commission Nicolet a été celui des écologistes et des environnementalistes. Cette tendance « politique » a toujours été présente dans le débat sur les transports, mais la nouveauté est qu'elle s'est exprimée, cette fois-ci, en force et de façon bien plus virulente que d'habitude. Cette tendance est largement portée et alimentée par un regroupement appelé le « Conseil Régional de l'Environnement de Montréal », dirigé par un ancien ministre péquiste, Robert Perreault. Cette coalition d'acteurs, associations, citoyens, fédère toutes les tendances « anti-infrastructures routières » et « anti-voiture dans la ville ». Ce conseil est un lieu de fusion dont les doctrines pro-environnementalistes sont alimentées par les thèses de « l'utilisateur payeur » par exemple. Mais cette association n'est pas la seule à promouvoir l'idée d'une ville sans voiture et durable. Des organismes tels que l'AMT ou des professionnels du transport en commun appuient cette position. Leur discours est explicite de ce point de vue.

- **Miser sur les transports publics et leurs effets structurants : pérennité du référentiel techniciste**

Le corollaire presque automatique de cette opinion est l'enthousiasme « général » exprimé autour des projets potentiels de transports en commun, notamment en site propre, de type Tramway ou Système léger sur rail. Ces propositions reposent sur le principe des « effets structurants » des infrastructures pour le territoire, comme c'était le cas dans les années 1960 à propos des réseaux routiers et autoroutiers.

Dans les années 1960, le développement urbain et la croissance économique reposaient notamment sur l'amélioration des conditions de déplacement dans l'agglomération et

l'expansion de la mobilité urbaine individuelle. L'automobile était au cœur de cette logique, présentée comme l'outil de cette mobilité fluide. Les infrastructures de transport, essentiellement routières, devaient faciliter des déplacements toujours plus nombreux et lointains et sous-tendre par conséquent l'organisation spatiale et fonctionnelle de la ville. Dans le débat actuel, la mobilité individuelle est critiquée, définie désormais comme un obstacle au développement urbain. Génératrice de contraintes trop importantes, elle est devenue contre-productive. Désormais, l'enjeu est donc de réduire cette mobilité individuelle et promouvoir un nouveau modèle de mobilité collective.

Ce nouveau modèle s'appuie sur le transport collectif essentiellement. Mais les stratégies valorisées ne présentent pas de réelle innovation, demeurant dans la logique de stratégies proposées dans les années 1960-1970. Actuellement, l'idée centrale est de miser sur les bienfaits et les effets structurants des infrastructures de transport. L'accent est mis sur l'offre quantitative de transports collectifs. Si l'idée de la mobilité a changé, les outils de sa gestion obéissent aux mêmes règles qu'il y a 40 ans. En ce sens, il y a bien pérennité du référentiel techniciste des politiques de transports.

Plusieurs propositions s'inspirent clairement des expériences européennes et surtout françaises en matière de transport en commun. Les réalisations des tramways français ont notamment alimenté l'expertise des points de vue de plusieurs participants. Au sein de l'AMT, ces réalisations alimentent les documents d'études techniques. Ces stratégies alternatives et innovantes inspirent les projets pour l'agglomération montréalaise, avec par exemple la réalisation d'un TCSP sur l'île de Montréal, dans sa partie la plus centrale. Les argumentaires proposés reposent en grande partie sur la croyance dans les effets structurants automatiques ou induits des nouveaux TCSP.

- **Les risques d'une pensée magique**

Les démonstrations proposées par les tenants des TCSP se limitent souvent à l'établissement de liens automatiques et positifs entre la mise en place d'un TCSP et la réduction de l'usage de la voiture, les effets induits sur l'environnement urbain immédiat, etc. Les chercheurs opposent plusieurs arguments à ces idées :

- Du point de vue démographique, la faible croissance de la population prévue pour les années à venir ne justifie pas de nouvelles structures de TC à Montréal (achalandage trop faible donc pas rentable)
- Du point de vue de la localisation des projets, ceux-ci sont systématiquement proposés dans la partie centrale de l'île, or les problèmes de dépendance automobile concernent plutôt les périphéries.
- Un nouveau TCSP n'implique pas automatiquement la réduction de l'usage de la voiture ; il faudrait pouvoir prendre des mesures contraignantes pour cela, or ces mesures ne dépendent généralement pas du palier municipal (exemple : augmentation du coût de l'essence, augmentation du coût des stationnements, etc.) ;
- La question des coûts/bénéfices de l'utilisation de la voiture sont très difficiles à modifier. Dans un tel contexte, il est même quasiment impossible de réduire l'usage de la voiture.

- De plus, Montréal n'est pas encore dans une situation de crise (liée à la pollution ou au trafic) qui justifierait de mettre en œuvre une politique radicale ou contraignante visant la réduction de l'usage de l'automobile.
- D'où l'intérêt de travailler sur l'existant et sur les acquis du système de transport collectif montréalais. Cependant, les investissements à prévoir sont importants et le manque de ressources est une contrainte majeure

Conclusion

Il apparaît assez clairement que l'action publique urbaine, sur la région métropolitaine de Montréal, se positionne, depuis le tournant des années 2000, largement en faveur d'un renouveau des politiques de transports en commun. Ce renouveau est alimenté par la vision d'une ville au développement mieux maîtrisé et par une image très positive des transports en commun et de leurs effets induits sur le territoire et les déplacements. L'ensemble de ces références et de ces images constituent effectivement ce que les politologues appellent un référentiel de l'action publique (Muller et Jobert, 1987). La construction de ce référentiel est sous-tendue, à la fois, par les paradigmes « ambiants » qui alimentent la pensée urbaine et celle plus spécifique de l'action collective sur les transports, mais aussi par une construction où se mêlent l'héritage territorial, celui des pratiques publiques, et la culture urbaine locale. Une comparaison rapide avec les politiques publiques européennes montre que ce référentiel est très semblable à celui mobilisé dans les débats publics européens. Dans le cas montréalais cependant, ce référentiel semble puiser dans toutes les images ou figures possibles du transport en commun et de ses vertus.

Le référentiel montréalais a cependant des spécificités. Il est modulé tout d'abord par la structure spatiale de la ville. Cette structure est, en effet, largement favorable à l'implantation et au maintien de réseaux de transports en commun, comme nous l'avons souligné dans l'étude : la relative densité du territoire et les infrastructures existantes tendant à favoriser le transport en commun à Montréal. La culture urbaine des élites politiques et technico-administratives est également un facteur de consolidation d'un tel référentiel. En effet, Montréal est apparue très tôt comme une ville « favorable » aux infrastructures de transports et notamment aux transports en commun. Aujourd'hui, cet héritage est réactualisé dans une série de discours et de projets spécifiquement orientés sur les vertus du transport collectif. Cependant, l'enjeu fondamental de l'action publique n'est pas là. L'existence d'un référentiel favorable aux transports en commun ne suffit pas à garantir l'opérationnalité effective de ce référentiel. En effet, au-delà des valeurs et des images mobilisées, il faut donner un cadre normatif et des moyens opérationnels à ces références pour voir se matérialiser le référentiel d'une politique publique (Paulhiac, 2002). Or, à Montréal, la question centrale reste celle des moyens financiers des politiques de transports.

Le référentiel favorable aux transports en commun peut être considéré en partie comme un héritage des politiques publiques des années 1960, tout en étant aujourd'hui réactualisé à partir d'une série de considérations sur l'état actuel de la ville. Ce référentiel n'est donc pas totalement innovant dans le contexte montréalais. Par contre, il est aujourd'hui plus que jamais en danger. La situation est paradoxale : Montréal apparaît comme un modèle du point de vue des politiques de transport en commun en Amérique du Nord alors même qu'elle est sur le point de voir disparaître cet héritage faute de moyen.

Bibliographie

- Agence Métropolitaine de Transport (1997) Plan stratégique de développement, AMT, Montréal, 108 p.
- Agence Métropolitaine de Transport (1998) Enquête Origine/Destination, AMT, Montréal,
- AMT (1999) Évaluation de l'application de la loi sur l'AMT, Montréal, AMT, 93 p.
- AMT (2001) Déclaration de services aux citoyens et citoyennes, AMT, Montréal, 11 p.
- AMT (2001) Plan stratégique 2001-2002-2003, AMT, Montréal, 48 p.
- AMT (2002) Plan stratégique. Une vision métropolitaine du transport collectif. Bilan 2002, Perspectives 2007, Horizon 2012, AMT, Montréal, 49 p.
- AMT (2002) Révision du Plan stratégique de développement du transport métropolitain, Horizon 2021, AMT, Montréal, 157p.
- AMT (2002) « Changer la mobilité : des transports collectifs, un aménagement du territoire mieux structuré », mémoire pour le compte de la CAMMRS, 47 p.
- AMT (2003) Portrait des Transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, AMT, Montréal, 75p.
- Arcand, B. (2001) « L'automobile, objet de culture », Etude pour le compte de la CAMMRS, 24 p.
- Ascher, F. (1998) La République contre la ville – Essai sur l'avenir de la France urbaine, éditions de l'aube, La Tour d'Aigues.
- Association des propriétaires d'autobus du Québec (2002) « La mise en concurrence des services publics de transports en commun », mémoire pour le compte de la CAMMRS, 6 p.
- Baudouin, R. (2002) « Redéploiement de la voie réservée du pont Champlain sur l'estacade en utilisant un tunnel compact », mémoire pour le compte de la CAMMRS, 31 P.
- Brög W. et Erl E. (1996) Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ? Table Ronde CEMT no 102, Conférence Européenne des Ministres de Transports, Paris.
- Bussière, Y., Lewis, P., Vandersmissen, M.-H, Villeneuve, P.-Y., 2002, « Transport collectif et gestion de la demande : examen de l'impact sur la mobilité entre Montréal et la rive sud », étude pour le compte de la CAMMRS, 122 p.
- Bussière, Y., Thouez, J.-P. (2003) « demande de transport des personnes âgées à Montréal en 1998 et vieillissement », Colloque : Les villes ont-elles achevé leur transition ?, 15ème entretien Jacques Cartier, Lyon 2-3 décembre 2003.
- Commission CAMMRS, décembre 2001, Rapport étape, 44 p.
- Commission pour l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la rive sud (2003) Mieux se déplacer entre Montréal et la Rive Sud, Rapport final, Gouvernement du Québec, Québec, 237 p.
- Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal (2002) Mémoire pour la CAMMRS, 5 p.
- Conseil Régional de l'Environnement de Montréal (2002) Mémoire pour la CAMMRS, 20 p.
- Comité Interrégional pour le transport des marchandises (2002) « Une approche Globale, des solutions multiples », Mémoire pour la CAMMRS, 19 p.

Confédération des syndicats Nationaux (2002) « Pour un virage en faveur du transport en commun », Mémoire pour la CAMMRS, 27 p.

MTQ (2000) Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal. Stratégie d'intervention prioritaire, Gouvernement du Québec, Québec, 34 p.

Corporation du tunnel Notre-Dame (2002) « Aménagement d'un lien de circulation urbaine à péage entre la rive sud de Montréal et l'île de Montréal », Mémoire pour la CAMMRS, 24 p.

Donzelot, J., Mével, C. et Wyvekens, A. (2003) Faire société, la politique de la ville aux Etats-Unis et en France, Paris, Seuil.

Ewing, G. and E. Sarigollu (1999). "Car fuel-type choice under travel demand management and economic incentives," *Transportation Research D: Transport and Environment*, 3(6), 429-444.

Ewing, G. and W. Haider (1999) "Estimating what affects tourists' destination choices using discrete choice experiments." In *Consumer Behavior in Travel and Tourism*, Mansfeld, Y. and A. Pizam (eds). Haworth Press, Binghamton, NY, forthcoming.

Ewing, G. (2004) Entretien du 13 avril 2004, School of Urban Planning, Université Mc Gill, Montréal.

Fabriès-Verfaillie, M., Stragiotti, P., Jouve, A. (2000) La France des villes, Paris, Boréal, 336p.

Fischler, R. (2000) "Regional Restructuring in Montréal: An Historical Analysis." *Journal of Planning Literature*, Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales, XXIII(1): 89-114, Spring/printemps 2000.

Fischler, Raphaël (2002) « Forme urbaine, Développement métropolitain et mobilité des personnes », étude pour le compte de la CAMMRS, 153 p.

Fischler, R (2004) Entretien du 19 Avril 2004, School of Urban Planning, Université Mc Gill, Montréal.

Gauthier, M., Lepage, L., Tremblay, S. (2002) « Stratégies d'intervention pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive Sud : évaluation environnementale stratégique et concertation en amont du processus décisionnel », étude pour le compte de la CAMMRS, 54p.

Gouvernement du Québec (2003) « Mieux se déplacer entre Montréal et la rive sud », Rapport de la Commission consultative sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la rive sud, Québec.

Gurwich, G. (1958) Traité de sociologie, tome 1, Paris, PUF.

Haider, Murtaza and Miller, Eric J. (2000) "Effects of Transportation Infrastructure and Locational Elements on Residential Real Estate Values. Application of Spatial Autoregressive Techniques." *Transportation Research Record*, 1722, pp. 1-8.

Haider, Murtaza. (2003) "Spatio-Temporal Modelling of Housing Starts in the Greater Toronto Area." Ph.D. thesis, Toronto, Department of Civil Engineering.
Haider, M. (2004) Entretien du 20 Avril 2004, School of Urban Planning, Université Mc Gill, Montréal.

Impact Recherche (2001) Etude qualitative sur le nouveau lien inter-rives, Résultats, Etude pour la CAMMRS, 27p .

Impact Recherche (2001) Sondage sur les perceptions et attitudes face au choix d'un milieu de vie et au transport dans la région de Montréal. Résultats, Etude pour la CAMMRS, 71 p.

- Impact Recherche (2002) Sondage sur les perceptions et solutions relatives à la mobilité entre Montréal et la Rive sud, Navetteurs inter-rives de la rive sud. Résultats, Etude pour la CAMMRS, 49 p.
- Impact Recherche (2002) Sondage « Milieu de vie et mode de transport, questionnaire final », Etude pour la CAMMRS, 11p.
- Kaufmann V., et Guidez J.-M. (1998) Les citoyens face à l'automobilité, éditions du CERTU, Lyon.
- Kaufmann V., Sager F., Ferrari Y. et Joye D. (2003) Coordonner transport et urbanisme, presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- Laperrière, H., Paulhiac, F (1998) « La relation Nature/Culture dans l'appropriation du territoire » dans
- Le Conference Board du Canada (2002) Projections économiques de long terme pour la région métropolitaine de Montréal, 2002-2020, 79 p.
- Lepage, L., Gauthier, M., Brunet, N., Tremblay, S. (2002) « la prise en compte de la problématique environnementale dans des projets d'infrastructures de transport : planification, gouvernance et suivi de la mise en œuvre », étude pour le compte de la CAMMRS, 105 p.
- Lewis, P., Barcelo, M., Larrivée, C., Gill, D. (2002) « Améliorer la mobilité en aménageant autrement, Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la rive sud », étude pour le compte de la CAMMRS, 126p.
- Lewis, P (2004) Entretien du 20 Avril 2004, Institut d'Aménagement, Université de Montréal, Montréal.
- Marsan, J.-C. (1994) Montréal en évolution, Edition du Méridien, Montréal.
- Martin, F. (2002) Un scénario de croissance pour la rive sud, Etude pour la CAMMRS, 91 p.
- Mathews, G. (2002) « La croissance démographique de la région de Montréal de 1996 à 2021 », Etude pour la CAMMRS, 93 p.
- Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001) Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Gouvernement du Québec, Québec.
- Ministère du Transport du Québec (2001) Modèle prévisionnel de transport de fret et des individus du Québec, Etudes et Recherches, Gouvernement du Québec, Québec.
- MTQ (2002) Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal : pour une décongestion durable, Gouvernement du Québec, Québec, 82 p.
- MTQ (2002) Rapport annuel de gestion 2001-2002, Gouvernement du Québec, Québec, 171p.
- MTQ (2003) Rapport annuel de gestion 2002-2003, Gouvernement du Québec, Québec, 10 p.
- MTQ (2001) Plan Stratégique du ministère des transports 2001-2004, Gouvernement du Québec, Québec, 45 p.
- MTQ (2002) La mise en commun des services de transport collectif : Premier Bilan des projets pilotes, Gouvernement du Québec, Québec, 29 p.
- MTQ (2003) Sécurité routière. Principales actions du Ministère des Transports du Québec, 2002-2003, Gouvernement du Québec, Québec, 30 p.
- Muller. P. et Jobert, B. (1987) L'Etat en action, Politiques publiques et corporatismes, PUF, Paris.

Paulhiac, F. (1997), Aménager en temps de crise : principes d'une planification négociée et adaptative », dans J.-P. Augustin et D. Latouche (dir.), Lieux Culturels et Contextes de Ville, MSHA, Bordeaux.

Paulhiac, F. (2002), Le rôle des références patrimoniales dans la construction des politiques urbaines à Bordeaux et Montréal, Thèse de doctorat, Bordeaux, Université de Bordeaux III.

Polèse, M. et Chapain, C. (2000) Are central Business district really declining ? An analysis for US and Canadian urban areas, Inédits, INRS-Urbanisation, Montréal.

Polèse, M., Shearmur, R. (2003) Pourquoi Toronto a surclassé Montréal au sommet de la hiérarchie urbaine canadienne? L'impact des valeurs culturelles sur la dynamique spatiale des services supérieurs, Géographie, Economie, Société, 5, pp399-420

Price Waterhouse Coopers (2003) « Eléments financiers liés à divers projets d'amélioration de la mobilité entre Montréal et la rive sud », Rapport pour le compte de la CAMMRS, 30 p.

Pucher J. et Lefèvre C. (1996) The Urban Transport Crisis in Europe and North-America, Macmillan, London.

Réseau de transport de Longueuil (2002) « Le projet de réseau de transport de Longueuil », mémoire pour le compte de la CAMMRS, 33p.

Sénécal, G., Latouche, D., Côté, G., Reyburn, S. (2002) « La compétitivité durable des métropoles : le facteur de la mobilité », rapport pour le compte de la CAMMRS, 64 p.

Shearmur, R. (2004) Patterns and processes: the clustering and spatial distribution of Economic activities in 8 canadian cities, INSR-Urbanisation, Culture et Société, Montréal, draft.

Sheller M. et Urry J. (2000) "The City and the Car", in: International Journal of Urban and Regional Research, Vol 24/4, 737-757.

Theys, J et alii (2000) Mobilité urbaine : cinq scénarios pour un débat (Groupe de Batz). Série

"Équipement", Notes CPV, N° 16, Paris, Ministère Equipement.

Urry J. (2000) Mobility and proximity, paper presented at the Mobilities Group, Dept of Sociology, Lancaster University.

Vanier, M., Scherrer, F. (2004) L'intelligence territoriale : pour une nouvelle géographie de l'action publique, Ed. CEP, Paris, Ministère de l'Intérieur- A paraître.

Ville de Montréal (2001) Synthèse des profils socio-démographiques de l'île de Montréal, Travaux préparatoires au Plan d'Urbanisme, Service du développement économique et urbain, Ville de Montréal, Montréal.

Ville de Montréal (2002) Secteur Transport, Document de Travail, Ville de Montréal, Montréal.

Ville de Montréal (2004) Nouveau Plan d'Urbanisme, Montréal, Ville de Montréal.

Récentes publications du LASUR

Livres

- 2004 Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds) Mobilités, fluidités... libertés ? Bruxelles : Publications des Facultés universitaires Saint-Louis.
- 2004 Luc Vodoz, Barbara Pfister-Giauque, Christophe Jemelin (éds) Les territoires de la mobilité – L'aire du temps. Lausanne : PPUR.
- 2003 Vincent Kaufmann, Fritz Sager, Yves Ferrari, Dominique Joye. Coordonner transports et urbanisme. Lausanne : PPUR.
- 2002 Vincent Kaufmann. Re-thinking mobility : contemporary sociology. Aldershot : Ashgate.
- 2001 Michel Bassand, Anne Compagnon, Dominique Joye, Véronique Stein. Vivre et créer l'espace public. Lausanne : PPUR.
- 2001 Michel Bassand, Vincent Kaufmann, Dominique Joye (éds) Les enjeux de la sociologie urbaine. Lausanne : PPUR.
- 2001 Vincent Kaufmann, Christophe Jemelin, Jean-Marie Guidez. Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ? Paris : La Documentation française.

Cahiers du LASUR

- 5 Jean-Claude Bolay, Adriana Rabinovich, Cherryl André de la Porte (et al.) Interfase urbano-rural en Ecuador : hacia un desarrollo territorial integrado. Lausanne : EPFL-LASUR, 2004 (CHF 30.-)
- 4 Vincent Kaufmann, Martin Schuler, Olivier Crevoisier, Pierre Rossel. Mobilité et motilité : de l'intention à l'action. Lausanne : EPFL-LASUR, 2004 (CHF 15.-)
- 3 Daniel Kübler, Brigitte Schwab, Dominique Joye, Michel Bassand. La métropole et le politique : identité, services urbains et citoyenneté dans quatre agglomérations en Suisse. Lausanne : EPFL-LASUR, 2002 (CHF 20.-)
- 2 Lena Poschet, Sébastien Wust, Michel Bassand. La métropole lémanique : rapport final. Lausanne : EPFL-LASUR, 2002 (CHF 15.-)
- 1 Jean-Claude Bolay, Yves Pedrazzini, Adriana Rabinovich (eds). Innovaciones tecnologicas, medio ambiente urbano y disparidades sociales en America Latina : estudios de casos en Argentina, Bolivia y Cuba. Lausanne : EPFL-LASUR, 2002 (CHF 20.-)

Prêt et vente des publications du LASUR

- Prêt Les publications du LASUR sont disponibles en prêt au CEDEC.
- Vente Les cahiers du LASUR, ainsi que les livres dont le prix est indiqué, sont en vente au CEDEC. Les prix sont libellés en francs suisses et peuvent être sujets à modification. Les livres publiés chez d'autres éditeurs (Georg, PPUR, Seismo, etc.) sont en vente en librairie.

EPFL ENAC INTER LASUR CEDEC

BP 2145 (Bâtiment BP) • Station 16 • CH - 1015 Lausanne (Suisse)

Tél. +41 (21) 693 32 94 • Fax +41 (21) 693 38 40 • cedec@epfl.ch • <http://cedec.epfl.ch>